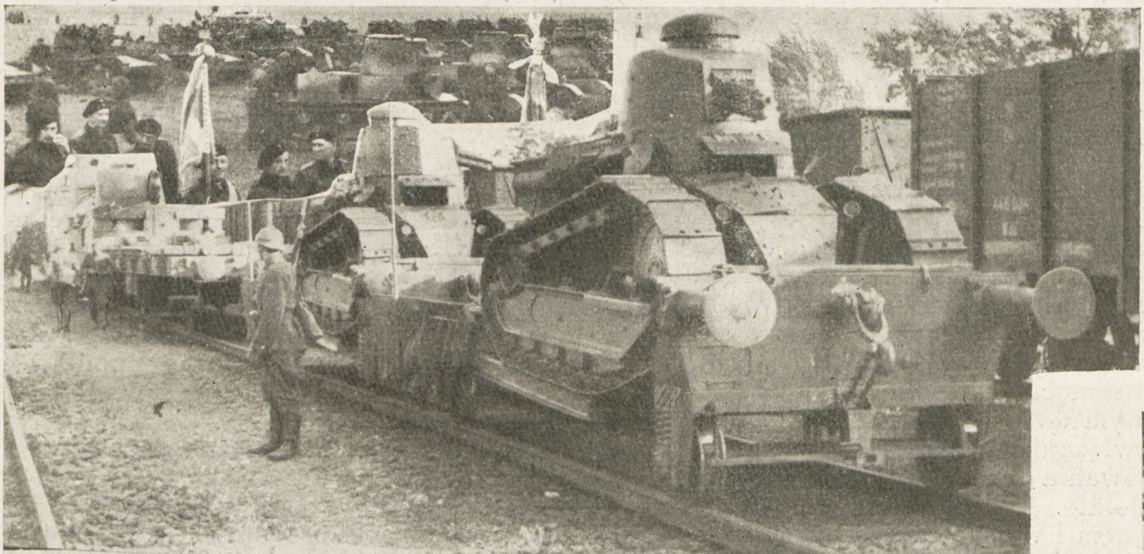
TOURING

MIESIĘCZNIK
Organ Polskiego
Touring Klubu

Warszawa — Październik 1938 — Nr. 10 Rok 3 (XIV)

ODDZIAŁY ZMOTORYZOWANE ARMII POLSKIEJ ZAJMUJĄ ŚLĄSK ZAOLZAŃSKI







Od góry: Czołgi na szynach w Boguminie.
U dołu: Ludność oswobodzonych miast Zaolzia wita kwiatami wjazd oddziałów zmotoryzowanych wojsk pancernych.
Na prawo: Mauzoleum Żwirki i Wigury wzniesione przez Polaków Zaolzańskich w Cierlicku, pamiętnym miejscu katastrofy lotników.

Inż. Tadeusz Marek

O polską produkcję samochodów

Z cyklu naszych artykułów na zasadnicze tematy związane z powstaniem krajowej produkcji motoryzacyjnej, zamieszczamy artykuł inż. T. Marka wyrażający osobisty pogląd autora. Red.

Od dwóch ostatnich lat motoryzacja wykazuje stały i jak na nasze dotychczasowe warunki, stosunkowo znaczny wzrost. Chłonność naszego rynku, dzięki zasadniczej zmianie polityki skarbowej, dochodzi do 10.000 sztuk rocznie i jak wykazuje stattystyka, stale wzrasta. Kupujący tygodniami nieraz czeka na wóz, a sprzedawcy narzekają na zbyt małe kontyngenty, twierdząc iż mogliby sprzedać znacznie więcej. Żyjemy pod znakiem istniejących i mających powstać montowni, które wprawdzie pozytywnie wpływają na wzrost motoryzacji, przez obniżenie ceny wozów, lecz nie mogą spowodować rozwoju gospodarczego, jakby to mogła uczynić krajowa produkcja.

A historia naszej „produkcji" przedstawia się bardzo smutno. Jeszcze w zeszłym dziesięcioleciu skonstruował i wykonał p. inż. Adam Glück z Krakowa samochód osobowy, który był tak nowoczesny, iż zwrócił na siebie oczy świata samochodowego. W kilka lat później inż. Władysław Mrajski z Warszawy skonstruował popularny i tani w produkcji samochód, o bardzo ciekawym i dostosowanym do naszych warunków drogowych, rozwiązaniu. Jednakże, mimo dużego zainteresowania tymi modelami, do produkcji nie doszło. Był to okres zawierania umowy z Fiatem i wszystko, co stało na drodze, niszczono konsekwentnie. Zawarto umowę z Fiatem, powstała w P. Z. Inż. fabryka samochodów i przez pewien czas, wypuszczano włoskie wozy ze znaczkiem „Polski Fiat". Po dość głośnym w swoim czasie skandalu i po zmianie dyrekcji, fabryka rozpoczęła prawdziwą produkcję. Trzeba przyznać, iż wóz produkowany w Polsce był znacznie lepszy i mocniejszy od swego włoskiego brata. To też dzięki temu ogół przekonał się do wyrobu krajowego. Fabryka potrzebowała dostawców i zaczęła tworzyć koło siebie przemysł pomocniczy. Tutaj popełniono fatalny błąd. Dostawa obejmowała tylko jednorazowe partie i dostawca nigdy nie był pewien czy przy następnej serii otrzyma te same roboty. Wobec tego nie mógł ryzykować żadnych poważniejszych inwestycji i nie mógł swojego warsztatu specjalizować w określonym kierunku. Skutkiem tego jego produkt był stosunkowo drogi, a inwestycje jaknajskromniejsze, tak że dzisiaj, za wyjątkiem kilku bogatych firm, przemysł pomocniczy stoi pod tym względem na bardzo prymitywnym poziomie. Drugim dużym błędem było wybranie do produkcji typu konstruowanego na masową produkcję. Inwestycje samej fabryki przy produkcji kilkuset sztuk rocznie nie mogły się opłacić, mimo iż ten sam typ produkowanego przez kilka lat, bez żadnych zmian. Toteż z jednej strony koszt własny wozu był znacznie wyższy od ceny sprzedażnej, co zmuszało Państwo do premiowania produkcji, z drugiej zaś rzucano na rynek wprawdzie dobry, lecz przestarzały towar. Dopiero powstanie montowni General Motors wpłynęło na P. Z. Inż. do wypuszczenia na rynek nowoczesnych konkurencyjnych kreacji Fiata, te jednak nie są produkowane w kraju, lecz tylko montowane z zespołów włoskich.

Te fakty wykazują jasno, iż jedyna istniejąca państwowa fabryka samochodów w praktyce nie zdała egzaminu.

Dzisiaj, w dobie koniunktury motoryzacyjnej, powinien zabrać głos kapitał prywatny. Wzrastająca chłonność naszego rynku daje takiej krajowej fabryce pewność zbytu conajmniej 5000 wozów rocznie. Przy odpowiedniej konstrukcji i przy racjonalnym postawieniu fabrykacji, można przy tych ilościach wyprodukować popularną czteroosobową karetę o cenie sprzedażnej nie przekraczającej 4.500 zł.

Naturalnie, że powstanie nowej fabryki wymaga dużych inwestycji. Gdyby jednak inicjatywa wyszła od istniejącego przemysłu pomocniczego, to inwestycje te mogłyby być zmniejszone do minimum. Racjonalne rozdzielenie produkcji odpowiednich zespołów, lub części wozu, pomiędzy odpowiednie, istniejące warsztaty, pozwoliłoby na wyzyskanie urządzeń już istniejących i na modernizację ich w miarę wzrastającego zapotrzebowania.

Powstanie takiej placówki w kraju miałoby kolosalne dodatnie znaczenie ze względów gospodarczych. Pomogłoby w znacznej mierze do zrównoważenia bilansu handlowego, a ze względu na ujednostajnienie typu (dziś mamy około 200 różnych marek samochodowych na naszym rynku) i ze względu na fabrykę części zamiennych w kraju, byłoby nader ważnym dla obronności państwa. To też taka placówka powinna liczyć na poparcie czynników rządowych i na odpowiednią ochronę przed konkurencją zagraniczną czy to przez ograniczenie importu, czy też przez stosowanie ochronnych ceł.

Niestety jednak, dotychczas nic o takiej inicjatywie nie słychać.

Telesfor Przybylski

Śląsk Zaolzański wrócił do Macierzy



Cieszyn: Widok ogólny na historyczny most. fot. Photo-Plat

„Należycie do nas i związani jesteście z nami na dolę i niedolę. Śląska nigdy się nie wyrzekniemy. Śląsk Cieszyński jest polski i przy Polsce pozostanie. Powiadam to w imieniu moim, Rządu i całej Polski. Czekajcie z wiarą i wytrwajcie. Powtarzam: my się was nigdy nie wyrzekniemy".

Józef Piłsudski

Dzień 1 października 1938 roku, to dzień triumfu narodu polskiego — to data, która przejdzie do historii, tak jak czyny naszych największych bohaterów narodowych. Dzień powrotu Polaków Zaolzańskich na łono macierzy po dwudziestu latach niepodległości a więc po dodatkowej dwudziestoletniej udręce, napawa nas wszystkich dumą i radością: polityka nasza wyraźnie i stanowczo nie ugięła się przed wykrętami i zapewnieniami — naród polski zażądał kategorycznie zwrotu ziemi zaolzańskiej, a wskutek tego żądania przeciwnik nasz, Czech — zmuszony był oddać to, co było od wieków naszą własnością. Do ostatniej chwili trzymał się butnie, podnosił czoła, kręcił, gmatwał.

Śląsk Zaolzański wrócił na łono macierzy. Nie będziemy omawiać poszczególnych faktów poprzedzających powrót Śląska do Polski, gdyż znane są one dokładnie ogółowi z komunikatów prasy codziennej, wspomnę jedynie, że spełniły się prorocze słowa wielkiego Wodza Narodu, Marszałka Józefa Piłsudskiego, który w czasie odbierania ziem polskich uroczyście zaświadczył, iż Polska nigdy nie wyrzeknie się Śląska Zaolzańskiego i kazał synom tej ziemi czekać z wiarą i wytrwać.

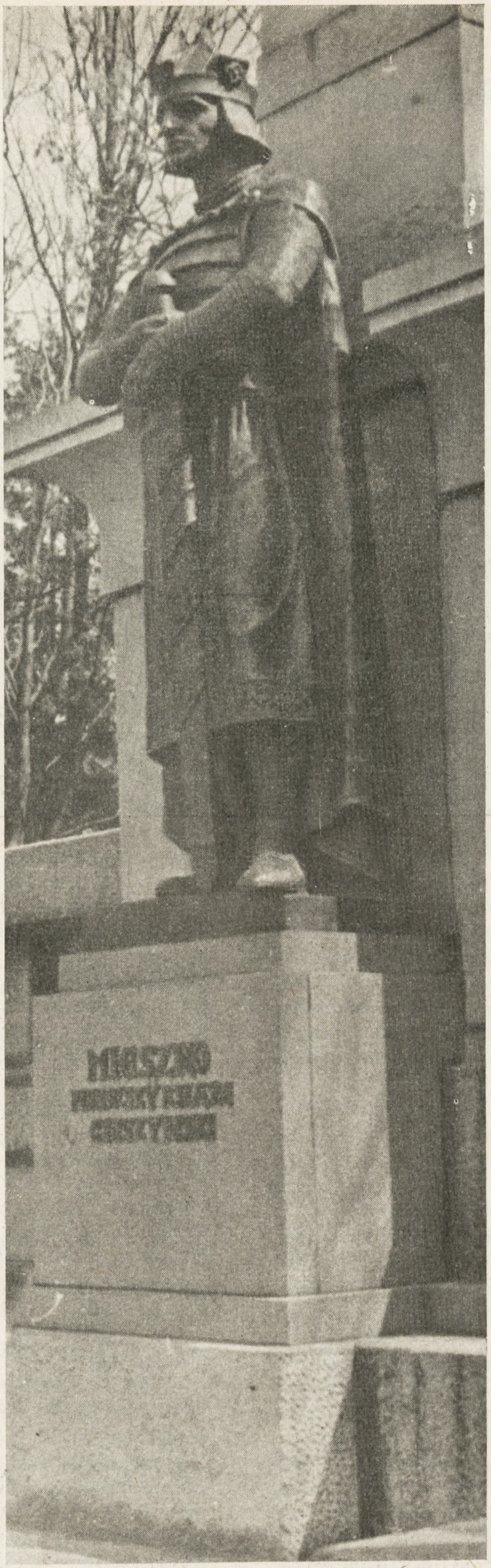
Zaolzie wróciło — Śląsk Zaolzański jest polski — do Polski wrócił, przy Polsce pozostanie już na wieki, bo od niepamiętnych czasów zamieszkały przez ludność rdzennie polską, dzielił z Macierzą jej dole i niedole.

STOSUNKI POLSKO - CZESKIE W MINIONYCH WIEKACH.

Wbrew powszechnemu mniemaniu i wbrew temu czego należałoby oczekiwać, tak ze względu na pokrewieństwo krwi i języka obu narodów, jak i również na wspólne bezpieczeństwo i interesy, stosunki polsko-czeskie w ciągu tysiącletniego sąsiedztwa nie były wcale idylliczne, przeciwnie częściej

były wrogie i nieprzyjazne. O Śląsk Zaolzański musieli walczyć Polacy już w X wieku, gdy Przemyślidzi częściowo zajęli południowo - zachodnie ziemie Polski łącznie z Krakowem. W r. 1003 Bolesław Chrobry uderzył na nich, zajął Czechy — zatrzymał Morawy i Zachodnią Słowaczyznę. Po śmierci Chrobrego wybuchają w Polsce zamieszki wewnętrzne, a Czesi są pierwszymi, którzy zdradziecko rzucają się na Polskę. Nie idą sami, ale podmawiają Węgrów i innych do wojny z Polakami. Kronika Galla, miarodajny dla nas dokument historyczny, zawiera niezliczone dowody zdrady czeskiej. Czesi w dalszych walkach z Polakami raz po raz dostają cięgi, a dotkliwą karę za wszystkie zdrady wymierza im Bolesław Śmiały. Za Bolesława Czesi zmieniają swój stosunek do Polski, ale już po jego śmierci podnoszą nowy bunt. Śląsk Cieszyński od tego czasu przechodzi różne koleje. W chwilach, gdy Polska słabła, lub szarpana była przez innych wrogów — Czesi zagarniali go podstępnie — w chwilach potęgi wracał do nas. Przez długie, długie wieki na Śląsku Zaolzańskim trwała zażarta walka, ale ziemia Śląska, choć traciła łączność z Macierzą, nigdy nie pozwoliła się wynarodowić.

Od r. 1792 do 1918, czyli przez półtora wieku, pozostawała Małopolska ze Śląskiem Cieszyńskim w niewoli Austriackiej. Przeżyliśmy okres 2-go i 3-go rozgrabiania Polski — powstanie Kościuszkowskie, okres Napoleona — kongresu wiedeńskiego w r. 1815, okres naszych powstań w 1830 do 1831 r. i 1863 r. do 1864 r. — wojnę bałkańską od 1910—1912 r. wojnę światową. Byliśmy razem z Czechami świadkami i uczestnikami przemian ustrojowych Austrii, jakie się w tym czasie dokonały. Mieliśmy zatym dość czasu i sposobności, aby poznać dokładnie Czechów i ich ustosunkowanie się do Polski. Nie tu miejsce na rozpatrywanie tego wszystkiego, ale wiemy jedno: Czesi byli i są wrogo nastawieni do nas, a w szczególności do polskości Śląska Cieszyńskiego i do idei polskiej, przekazanej nam przez wskrzesiciela — Józefa Piłsudskiego. Przez 145 lat wspólnej niewoli szliśmy zupełnie odrębnymi drogami — my drogą Adama Mickiewicza i Józefa Piłsudskiego — oni drogą Palacky'ego i Masaryka — Benesza, my drogą niezliczonych ofiar i cierpień — oni drogą fałszu i gry — my wolność naszą wywalczyliśmy — im wolność darowano — bez walki. Naddatki wytargowali w postaci Słowacji, Cieszyńskiego i Rusi Podkarpackiej, a mieli nawet apetyt na Małopolskę.



Gdy w r. 1918 zaświtała Polsce wolność — granice z Czechami postanowiono ułożyć po sąsiedzku i na konferencji posłów polskich i czeskich do parlamentu austriackiego jeszcze w maju 1918 r. osiągnięto porozumienie, że obszary bezspornie pol-

skie i czeskie mają przypaść Polsce lub Czechom, a na obszarach mieszanych zadecyduje komisja złożona z 5 Polaków i 5 Czechów. Czesi nie dotrzymali tego układu. Po odrodzeniu Polski i widząc jej trudne położenie, gdy toczyła bój o Małopolskę Wschodnią, a następnie krwawo zmagała się z nawałą bolszewicką, Czesi wyparli się swych zobowiązań i zagarnęli podstępem ziemie odwiecznie polskie. Zmuszeni do opuszczenia ich, nie wyrzekliśmy się ich dziedzictwa i zapowiedzieliśmy, że upomnimy się o swą własność, gdy przyjdzie czas odpowiedni. Czas ten nadszedł obecnie — upomnieliśmy się stanowczo o zwrot i skutkiem tego żądania Śląsk Zaolzański wrócił „na Ojczyzny łono".

ŚLĄSK ZAWSZE POLSKI.

Mimo zmiennych kolei losów i zmiennych władców, piastowy Śląsk Cieszyński poprzez wieki został takim, jakim był od zarania swych dziejów, t. j. polskim. Wszelkie zakusy wytępienia polskości spotykały się zawsze z niepowodzeniem. Udawało się tu i ówdzie pewne warstwy społeczeństwa chwilowo niemczyć, lub czeszczyć, ale trzon narodu — lud wiejski, robotnik i rzemieślnik, był zawsze polskim.

Na zagarniętym terytorium Czesi wcisnęli w swe granice ponad ćwierć miliona ludności polskiej. Przez 19 lat usiłowali ludność tą wynaradawiać, aby upozorować zabór, ale Polacy śląscy, to twardy naród. Twardy, wytrwale broniący swych praw i umiejący się organizować do walki z wrogiem. W walce o polskość swą i o wolność swej ziemi wielką rolę na Śląsku Cieszyńskim odegrał górnik i hutnik, który nie ugiął się pod brzemieniem ucisku i szowinizmu czeskiego.

PRACA SPOŁECZNA GÓRNIKA

Polski żywioł górniczy i hutniczy osiadł głównie w Morawsko-Śląskim okręgu przemysłowym, we wschodniej części Zagłębia Ostrawsko-Karwińskiego, a więc w Karwińskim, Trzynieckiem, częściowo Bogumińskim i Frysztackim. Największe skupienie górników jest w Karwińskim, a hutników w Trzynieckim. W Zagłębiu Karwińskim pracuje 11 towarzystw górniczych, eksploatujących kopalnie i koksownie, a w Trzynieckim kilka wielkich hut, stanowiących własność towarzystwa górniczo - hutniczego. Za robotnikiem polskim na Śląsku Cieszyńskim stoją stworzone przez niego potężne organizacje zawodowe, polityczne, kulturalno-oświatowe, sportowe i gospodarcze. Główną organizacją oświatową jest Macierz Szkolna. Skupia ona w 92 kołach około 9,000 członków, prowadzi 66 bibliotek, urządza mnóstwo odczytów, prowadzi 77 teatrów amatorskich, urządza setki przedstawień i obchodów narodowych i w 67 chórach zrzesza zgórą 2,000 śpiewaków i śpiewaczek. Macierz Szkolna prowadzi gimnazjum w Orłowej, 7 szkół wydziałowych, 11 ludowych, 59 przedszkoli, 2 zawodowe szkoły żeńskie i 5 burs, a nadto subwencjonuje 7 uzupełniających szkół przemysłowych dla chłopców i 3 kursy kroju i szycia dla dziewcząt. Współpracujące z Macierzą Komisje Oświatowe obejmują rocznicę 25,000 osób, które dokształcają wykładami i odczytami. Oświatą poza Macierzą zajmują się: Związek Śl. Katolików, Tow. Ewang. Oświaty Ludowej i Związek Czytelni Katolickich. Bardzo żywą działalność rozwijają organizacje młodzieży, a mianowicie Związek Polskich Chórów, Harcerstwo, Kółka samokształceniowe, Związek polskich klubów sportowych, Zw. Pol. Tow. Gimnastycznych „Sokół", Tow. Turystyczno-Sportowe „Beskid Śląski", Zrzeszenie Ew. Młodzieży, Stow. Młodz. Katol., Stow. Akademickie „Jedność" i Zw. Absolwentek Kończanek. Ogółem organizacje młodzieży liczą ponad 16.000 członków. Ogromną ruchliwość



Kawaleria polska entuzjastycznie witana w Trzyńcu.

wykazują organizacje sportowe i wychowania fizycznego.

Bogatym dorobkiem mogą poszczycić się górnicy i hutnicy w spółdzielniach, które były solą w oku władz czeskich. Największa z tych spółdzielni, Centralne Stowarzyszenie Spożywcze dla Śląska w Łazach, liczy 15,000 członków i posiada 114 rozdzielni towarów. Dalej idą: Stowarzyszenie Spożywcze dla Robotników i Rolników w Stonawie, które posiada 20 filii. Stow. Spożywcze „Postęp" w Karwinie — 2 sklepy. W życiu gospodarczym Śląska Zaolzańskiego dużą rolę odgrywają polskie kasy Reiffeisena i spółdzielnie rolnicze licznie rozrzucone po całym kraju.

Na straży polskości stoją pisma. Polacy Zaolzańscy posiadają jedyne pismo codzienne — „Dziennik Polski" w Zachodn. Cieszynie, oraz szereg pism periodycznych fachowych, kulturalno - oświatowych i młodzieżowych.

Rolnictwo Zaolzia stoi na wysokim poziomie. Ziemie nie są co prawda nadzwyczaj żyzne, jednakże bardzo rozwinięty przemysł, który dawał zajęcie synom gospodarskim, pozwolił na podniesienie na wysoki poziom kultury rolniczej. Gospodarstwa tamtejsze są średniej wielkości. Wysoki poziom gospodarczy zawdzięcza rolnictwo doskonałej organizacji spółdzielczej.

Do wysokiego poziomu życia gospodarczego przyczynia się również gęsta sieć kolejowa i drogowa. Zaolzie przebiega 5 linij kolejowych w kierunku b. granicy polskiej i 2 linie równoległe do granicy. Wszystkie ważniejsze miejscowości są również połączone siecią doskonałych dróg bitych.

ŁAKOMY CZECH.

W walce o Śląsk Zaolzański Czechom w znacznej mierze chodziło o bogactwa naturalne tego kraju. Tamtejsze kopalnie dostarczają węgla kamiennego niezbędnego dla wielkiego przemysłu hutniczego. Jest to t.zw. węgiel tłusty—koksujący. Choć Czesi posiadają kopalnie węgla o wiele wydajniejsze od Polski, utrzymywali jednak, że bez węgla śląskiego obyć się nie mogą. Wielki kapitał zagraniczny stanął po stronie Czech i to zapewniło im węgiel ponad ich rzeczywiste potrzeby.

Obok kopalń nęcił Czechów silny przemysł hutniczy i wogóle metalowy na Śląsku Zaolzańskim oraz przemysł chemiczny, jak rafinerie nafty przerabiające surowiec z kopalni polskich, przemysł drzewny i t. d.

Poza tym jeszcze jeden wzgląd gospodarczo polityczny spowodował zachłanność czeską. Chodziło o kolej z Cieszyna przez Jabłonków ku Koszycom na południowym wschodzie, a przez Bogumin ku Śląskowi na północnym zachodzie. Kolej ta, to wielka droga łącząca Polskę ze Słowacją i Węgrami a dalej z państwami Bałkańskimi. Nad koleją tą Czesi chcieli mieć władzę i odciąć do niej dostęp Polski.

WALORY TURYSTYCZNE ŚLĄSKA ZAOLZAŃSKIEGO.

Cóż na tych terenach może być interesującego do zobaczenia dla turysty z Polski? Oto pytania na które musimy odpowiedzieć omawiając fakt powrotu Śląsku Zaolzańskiego do Macierzy, na łamach „Touringu".

Powiaty: Frysztacki i Cieszyński, które w chwili, gdy oddajemy numer do rąk czytelnika są już objęte przez polskie władze wojskowe i cywilne, zajmują 800 km², licząc około 240 tys. ludności.

Powiat Cieszyński obejmuje przede wszystkim samo miasto Cieszyn. Część Cieszyna, którą odzyskaliśmy, jest niejako bardziej uprzemysłowionym przedmieściem. Nie należy wątpić, że złączenie obu rozdartych granicą części miasta wpłynie dodatnio na rozwój obu tych części. Jeżeli chodzi o sam Cieszyn posiada on bardzo wiele pamiątek historycznych, że wspomnimy tylko najważniejszy dokument historyczny — zamek piastowski, górujący nad miastem. Miasto ma wiele poza tym uroku, założone jest bowiem na terenie falistym stopniowo spadającym



Zajęcie Karwiny przez wojska polskie.

ku Olzie. Cały powiat bogaty w lasy i góry jest przepełniony malowniczymi trasami wycieczkowymi.

Z miast, zasługujących na zwiedzenie w powiecie cieszyńskim trzeba wymienić przede wszystkim Trzyniec. Tu pół miasta zajmują słynne huty i walcownie, posiadając najbardziej nowoczesne urządzenia walcownicze, jak np. walcownie platyn, które są potrzebne przy produkcji blachy żelaznej. Produkuje się tutaj odlewy żeliwne i stalowe do wagi 25 ton sztuka. Warto zaznaczyć, że zakłady trzynieckie mają tak nowoczesne urządzenia, że ostatnio zaczął je naśladować przemysł amerykański.

W powiecie frysztackim pięknie położony jest Frysztat z historycznym pałacem hr. Larischów. Z innych miast tego powiatu należy wymienić Bogumin, ważny węzeł kolejowy (dawniej Oderberg), liczący 7 tys. ludności (jedyne na tym terenie gimnazjum polskie) i — Karwinę. Karwina bodajże najważniejszy ośrodek miejski na terenie tego powiatu liczy 19 tys. mieszkańców, w czym 9 tys. górników. To właśnie miasto jest stolicą Zagłębia Karwińskiego, zagłębia posiadającego węgiel koksujący, kórego Polsce dotkliwie brakowało. Węgiel ten kopią przy miejscowościach: Dąbrowa, Gruszów, Hermanica, Łazy, Muglinów, Pietwałd, Poręba, Polska Ostrawa, Orłowa, Radwaniec, Sucha Dolina i Górna. Węgiel z tych miejscowości przewyższa jakością nawet węgiel angielski. Ośrodkami przemysłu chemicznego są: Gruszów, Piotrowice i Bogumin, gdzie również rozwinął się przemysł żelazny.

Jest w tym wszystkim tylko jeden moment niezbyt pocieszający, a mianowicie ten, że największą rolę w przemyśle zaolzańskim odgrywa kapitał nie polski, ale francuski, zorganizowany w koncernie górniczo-hutniczym „Berg und Huettenwerks Gesellschaft". Koncern ten jest własnością kapitalistów z grupy Schneider Creuzot, a obejmuje około 80% przemysłu i górnictwa w tym okręgu. W Zagłębiu Karwińskim posiada on szyby: „Ludwig", „Hoheneger", „Jadwiga", „Postęp", „Barbara", „Gabriel", „Zitten" i inne. W Trzyńcu urządzenia hutnicze i walcownicze, szamotownie i elektrownie. Wydobycie węgla w ramach tego koncernu wynosiło w roku 1937 przeszło 4 miliony ton, podczas gdy wydobycie węgla w Polsce — 36 milionów ton.

POSŁANNICTWO TURYSTY.

Oczywiście reasumując powyższe musimy stwierdzić, że Śląsk Zaolzański wart jest obejrzenia nietylko dla wyżej wymienionych przyczyn. Jechać na Śląsk Zaolzański obejrzeć huty i kopalnie, góry i lasy po to, żeby wrócić i od niechcenia wtrącić w rozmowie. — Byłem za Olzą... — to zamało.

Do odzyskanej ziemi piastowej Polska musi wyciągnąć obie ręce. Braciom naszym z za Olzy za niewolę o 20 lat dłuższą coś się przecież należy.

I tu wyłania się wielka rola, niemal posłannictwo... turysty. Bo nie wątpimy ani przez chwilę, że rząd polski zrobi wszystko, aby Polacy z za Olzy odczuli powrót do Macierzy jako zmianę na lepsze. O to jesteśmy spokojni.

Ale oprócz tej opieki oficjalnej, która wyrazi się czy to w zmniejszeniu bezrobocia, czy roztoczeniu opieki społecznej, świadczeń i ustaw socjalnych — Polak z za Olzy musi poznać serce narodu polskiego. Serce — którego nie zna.

Tu właśnie leży wielka rola turystów wyruszających za Olzę i tych, którzy na ziemiach polskich przyjmować będą turystów z tamtej strony Olzy. Nikt nie powinien sprawić zawodu.



Cieszyn

Widok z podsieni na rynek.

fot. Photo-Plat



Inż. Bohdan Lubiński

W lutym roku przyszłego odbędą się w Zakopanem Zawody Narciarskie F.I.S. organizowane, na zlecenie Międzynarodowej Federacji Narciarskiej, — przez Polski Związek Narciarski. — W roku przyszłym mija 20 lat od założenia Polskiego Związku Narciarskiego i 10 lat od pierwszych zawodów F. I. S., które odbyły się w Zakopanem.

Impreza ta zapoczątkowana z inicjatywy P.Z.N.-u stała się w krótkim czasie dorocznym świętem międzynarodowego narciarstwa i jest uważana za nieoficjalne mistrzostwa świata.

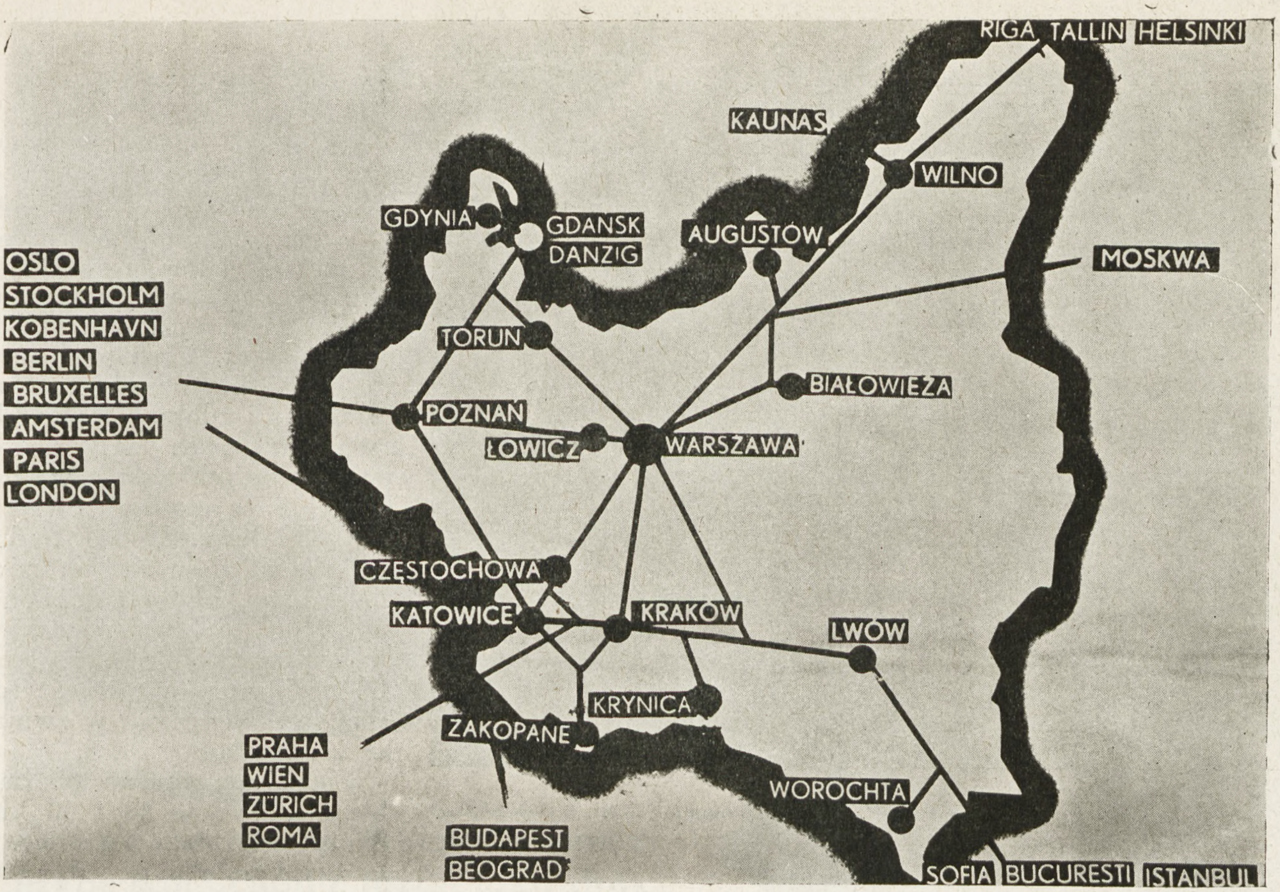
Znaczenie tej imprezy dla rozwoju całego szeregu przejawów życia sportowego jest niezmiernie pożyteczne, przede wszystkim na rzecz propagandy sportów zimowych i propagandy turystyki tego kraju w którym się odbywa. — Wielki napływ turystów, zjazd zawodników i „kibiców" z wielu krajów zagranicznych, wzmożona akcja prasowa i zaznajomienie zagranicy z pięknem naszego kraju — to wszystko są walory propagandowe wielkiej wagi wymagające podłoża przygotowawczego i opracowanego niezwykle starannie — aby rezultaty były jaknajlepsze. — Wchodzi tu w grę jeszcze moment wykorzystania tej sposobności dla podniesienia warunków rozwoju narciarstwa krajowego i masowej turystyki.

Zarówno wymogi techniczno - sportowe jak i sprawa obsługi zjazdu turystów podczas tak wielkiej imprezy widowiskowej, — wymagają skmoplikowanego aparatu organizacyjnego i szeregu poważnych inwestycji w dziedzinie sportowej, kwaterunkowej i komunikacyjnej, terenu zawodów — Zakopanego.

Wszystkie prace organizacyjne i inwestycyjne posuwają się szybko naprzód. Komitet organizacyjny zatrudnia już przeszło 200 osób w szeregu komisji pod kierunkiem naczelnym Prezydium, które prowadzi wytrawną dłonią Prezes P.Z.N.-u p. wiceminister inż. Aleksander Bobkowski.

Prace inwestycyjne na terenie Zakopanego i okolic koncentrują się w dwuch zasadniczych kierunkach: — sportowowidowiskowym i komunikacyjnym.

W pierwszym rzędzie wchodzą w grę tereny kolejki linowej na Kasprowy Wierch. Kolejka ta wybudowana wbrew atakom t. zw. sfer ochroniarskich, stanowi dziś główny filar rozwoju narciarstwa zjazdowego i udostępniła dla turystyki wielki teren wysokogórski — dotychczas zaniedbany. — Na tym to terenie powstają nowe drogi zjazdowe sportowe i wyścigowe, tam też pójdzie trasa biegu zjazdowego w ramach konkurencji alpejskiej zawodów. — Staraniem Ligi Popierania Turystyki powstaje na Kalatówkach wielki Hotel - Schronisko w bezpośredniej



bliskości trasy „Slalomu" i szlaków zjazdowych z Kasprowego. Udostępnienie tych terenów od strony Zakopanego wymagało zbudowania nowej drogi jezdnej z Kuźnic do Kalatówek, unowocześnienia i rozbudowy szosy Zakopane — Kuźnice.

Łącznie z całym szeregiem drobniejszych inwestycji, okolice Kasprowego zostaną w zupełności zagospodarowane i przystosowane do potrzeb sportowych i widowiskowych w najbardziej europejskim zakresie.

Najważniejszym obiektem rozbudowy Zakopanego jest dworzec kolejowy, który zostanie przeniesiony w stronę Kościelisk i znajdzie pomieszczenie w okolicy zbiegu ulic Nowotarskiej i Kościelskiej. Obecnie prowadzone są już prace przy budowie stacji postojowej z odpowiedniemi urządzeniami trakcyjnemi, oraz dokonywa się przebudowy istniejącego dworca osobowego dla umożliwienia obsługi masowego ruchu turystycznego, w okresie zawodów F.I.S.

Szereg ulic w Zakopanem podlega modernizacji, z ulicą Kościuszki na czele, która jest pomyślana jako reprezentacyjna aleja spacerowa i główna arteria komunikacyjna Zakopanego.

Poza tym buduje się nowe ulice stanowiące dojazd do ważnego terenu sportowego t. j. skoczni na Krokwi.

Ulice otworzą nowe tereny zabudowy mieszkalnej południowej kotliny doliny Zakopiańskiej, tak jak nowa droga jezdna Zakopane — Kościeliska — Dzianisz, otworzy tereny Gubałówki dla zabudowy uzdrowiskowej. Kolejka linowo-terenowa na szczyt Gubałówki udostępni „słoneczne piętro Zakopanego" dla wszelkich form rozbudowy i sportu.

Niewątpliwie, iż fakt organizacji mistrzostw F.I.S. przez Polskę przyczyni się



Zjazd

fot. H. Schabenbeck

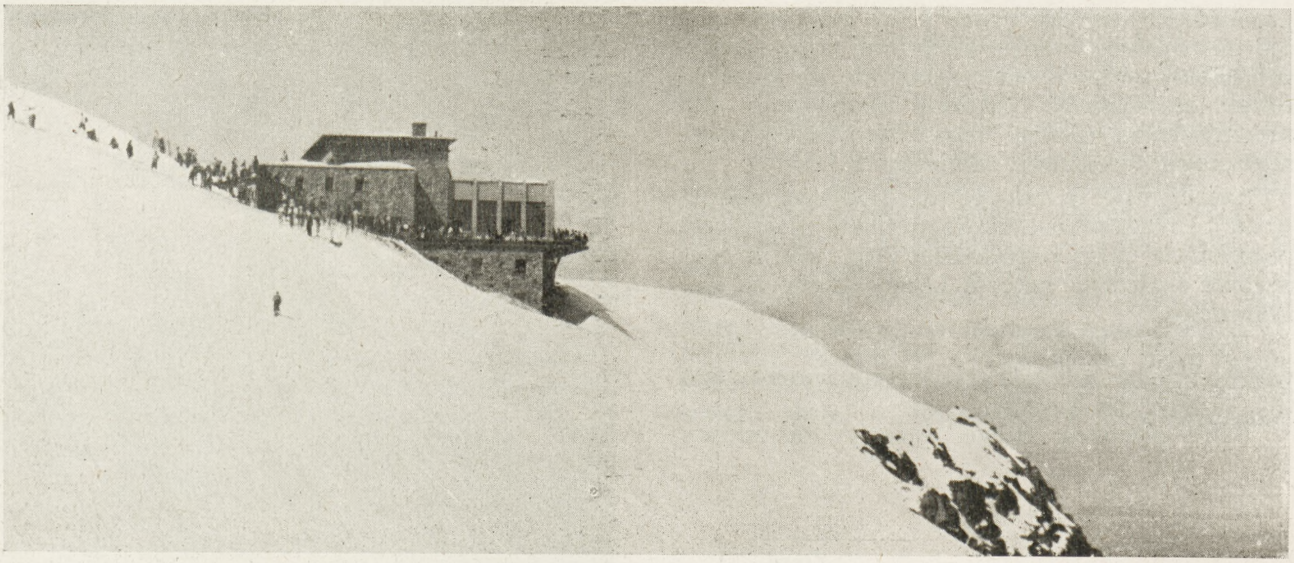


Widok z obserwatorium na stację kolejki linowej. fot. H. Schabenbeck

w dużej mierze do rozmachu inwestycyjnego na terenach Zakopiańskich, — do przyśpieszenia decyzji całego szeregu inwestycji sportowych i komunikacyjnych, które jednak już pozostaną, aby służyć nadal krajowej turystyce i sportowi. — Musimy zwrócić uwagę na ogrom pracy dokonanej, która tylko dzięki skoordynowanemu wysiłkowi całego szeregu instytucji dała się doprowadzić do końca.

Wchodzą tu w grę: Ministerstwo Komunikacji, Ministerstwo Poczt i Telegrafów, Liga Popierania Turystyki, Zarząd Miejski w Zakopanem, Polski Związek Narciarski i Tatrzańskie Towarzystwo Narciarzy. Wspólna i skoordynowana praca tych instytucyj dała możność stworzenia z Zakopanego stacji klimatyczno - sportowej i ośrodka turystyki o wartości europejskiej, zaopatrzonej we wszystkie nowoczesne urządzenia i zdolnej do świadczeń na rzecz najbardziej wymagających turystów. Inwestycje czysto sportowe, t. j. przebudowa skoczni, budowa tras zjazdowych i terenów do slalomu, budowa stadionu oraz budowa nowoczesnego garażu samochodowego przez L. P. T. zamykają całość robót inwestycyjnych w związku z zawodami F. I. S.

Same mistrzostwa obejmą biegi klasyczne 18 i 50 km. Skoki oraz biegi patrolowe i t. zw. kombinację alpejską t. j. bieg zjazdowy i slalom. Wszystkie te konkurencje odbędą się w warunkach pomyślanych nie tylko z punktu widzenia sportowego ale i widokowego, umożliwiającego widzom wygodne śledzenie tych emocjonujących zawodów. — Szereg wycieczek masowych, pociągów specjalnych i zjazdów, umożliwi każdemu odwiedzenie tatr w okresie mistrzostw narciarskich. Bezpośrednio po zakończeniu mistrzostw F.I.S., Polski Touring Klub organizuje II-i Turystyczny Raid Zimowy, który umożliwi automobilistom odwiedzenie Tatr w zimie i połączenie turystyki w zimowych warunkach z pięknym wyczynem sportowym.



Stacja kolejki linowej na Kasprowym. fot. E. Jędrzejewski


Oto dobra droga, widziana przez szybę samochodu. Jazda taką drogą daje pełną emocję, jeśli silnik pracuje sprawnie. Wiedzą o tym nie tylko doświadczeni kierowcy i dlatego wszyscy stosują do motoru przodujące oleje samochodowe
GALKAR-LUX
GALKAR KARPATY
GALKAR
M
"KARPATY"

Inż. C. Kołodziejski

Budowa płaskodennej łodzi motorowej

Sport wodny, jeden z najzdrowszych i najprzyjemniejszych sportów w ogóle, zyskuje ostatnio coraz więcej zwolenników. Niestety, posiadając nawet najlepsze chęci i odpowiednie warunki materialne, amator wody znajduje się w kłopocie, gdy staje wobec problemu wyboru odpowiedniej łodzi, jej budowy i zastosowania silnika, tak aby mógł jeździć do przeważnie płytkich i nieuregulowanych wodach, które w Polsce przeważnie się znajdują.

Poniżej podaję opis łodzi według amerykańskiego miesięcznika „Motor Boating".

Łódź jest bardzo prostej i łatwej w budowie konstrukcji z płaskim dnem, minimalnym zanurzeniem, mogącej, przy silniku stałym o pojemności cylindów ca. 1500 ccm. i 2000 obr., min., t.j. około 20 KM., rozwijać szybkość około 18 klm/godz. na stojącej wodzie.

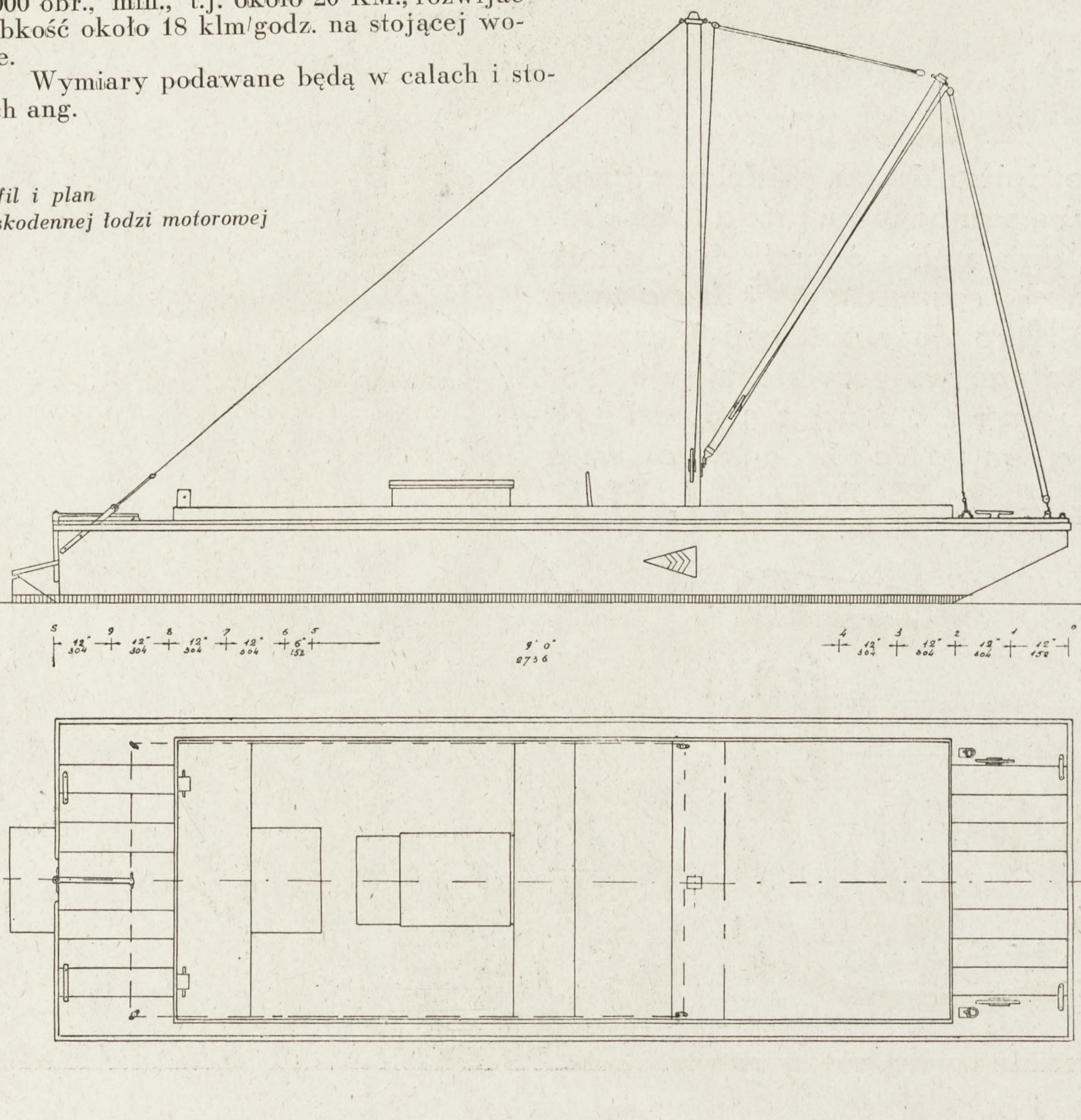
Wymiary podawane będą w calach i stopach ang.

Łódź ma 17'6" (5,3 mtr.), długości, 5'6" (1,66 mtr.), szerokości i zanurza się tylko 5" (ca 12,5 cm.), przy obciążeniu dwóch ludzi na pokładzie.

Tak małe zanurzenie łodzi zostało osiągnięte przez specjalny kształt kadłuba łodzi, dający dużą wyporność, oraz przez zastosowanie tunelu dla śruby napędnej.

Rodzaj tunelu dla śruby napędnej, szerokości 18", pozwala na jej umieszczenie o średnicy 14", przyczym najwłaściwszym jest śruba napędna 3 ramienna, 12" średnicy (30 cm.) i 10" (25 cm.) skoku.

Śruba napędna, jak również ster, dzięki swemu położeniu, są całkowicie zabezpieczone przed uszkodzeniem. Pomimo, że środek śruby napędnej jest 3" ponad linią wodną,



Profil i plan płaskodennej łodzi motorowej

śruba pracuje jednak całkowicie w wodzie już od chwili startu, albowiem wciąga ona wodę do swego tunelu, zapełniając go całkowicie.

Opisana poniżej łódź powinna być zbudowana z drzewa jako posiadająca konstrukcję najbardziej prostą.

Silnik umieszczony jest pod ruchomą skrzynką, posiadającą wierzch, który może być zdejmowany.

Dla uproszczenia budowy, zamiast koła sterowego instalujemy dźwignię zwrotną, która razem z dźwignią regulacji gazu, powinna być zainstalowana z lewej strony skrzynki, zupełnie blisko środkowego siedzenia.

Przedni i tylny pokład, mają po 24" długości, podczas gdy burta posiada 3" szerokości.

Wał śruby napędnej musi być tak umieszczony, aby nie przeszkadzał osobom znajdującym się wewnątrz.

Specjalną uwagę należy poświęcić budowie dna, ażeby było mocne i szczelne. Środkowe siedzenie szerokie 12" jest umieszczone o 6" pod linią pokładową.

Poprzeczka dla umocowania masztu znajduje się na poziomie pokładu.

Przy budowie łodzi przystępujemy przede wszystkim do budowy jej boków, do czego używamy desek świerkowych lub sosnowych, dobrego gatunku 7/8" grubości.

Wiązanie boków wykonywa się z drzewa dębowego lub jesionowego od $1^{1}/_{4}$ do 2". Rufa powinna mieć $1^{1}/_{4}$" grubości i być wykonana z drzewa dębowego.

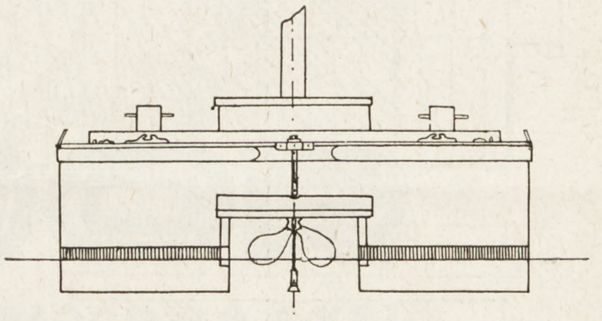
Dla przymocowywania części drewnianych używamy specjalnych galwanizowanych gwoździ, któreby nie rdzewiały w łodzi.

Dno należy wykonać z desek 5" szerokich, układanych na krzyż. Pomiędzy deski wkładamy płócienną uszczelkę posmarowaną z obu stron gęstą olejną farbą. Boczne listwy podłużne powinny być zrobione z drzewa dębowego 7/8" x 2" i powinny być jednolite od przodu do tylnej części łodzi.

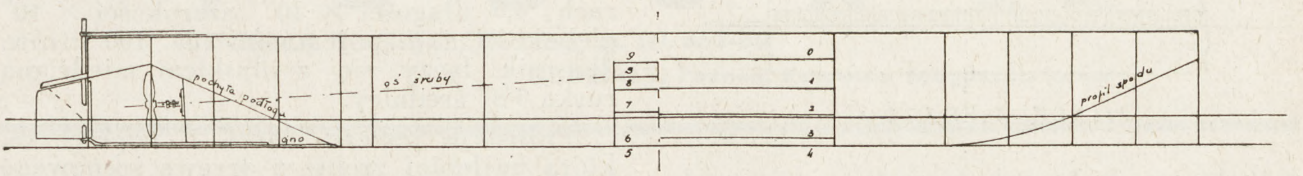
Boki tunelu dla śruby napędnej, powinny być zrobione i przymocowane zanim dno pod nim będzie wycięte. Boki te robi się z desek sosnowych 7/8" grubości. Środkowa listwa podłużna musi być wykonana z drzewa dębowego 7/8" x 8" i przechodzić przez całą długość dna. Ponieważ zgięcie tej listwy nastręcza dużo trudności, należy dla otrzymania pożądanego kształtu tej listwy ponacinać jej końce w miejscach zgięć. Listwę tę, mocujemy, przy pomocy wkrętek Nr. 10 x $1^{1}/_{2}$".

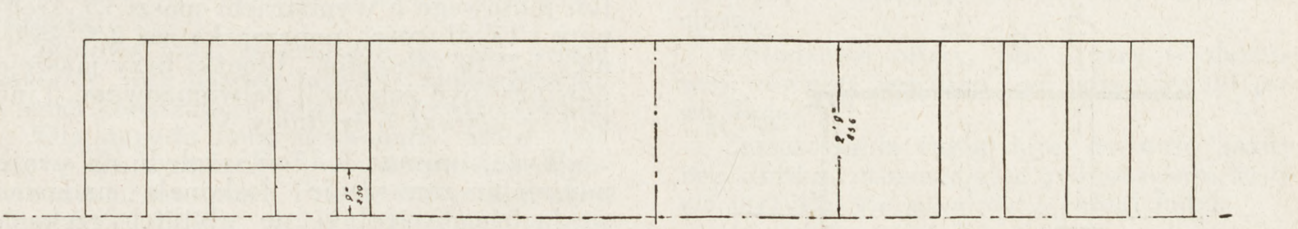
Ster może być zrobiony z żelaznego wału średnicy $1^{1}/_{8}$" i z żelaznej blachy, grubości 3/16".

Ponieważ pokład nie będzie pokryty brezentem, należy do jego budowy użyć twardego drzewa, najlepiej dębowych listew o wymiarach $\frac{3}{4} \times 1^{1}/_{2}$" i przymocować je nierdzewnymi gwoździami.



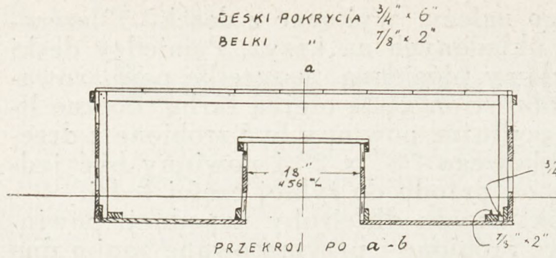
WIDOK Z TYŁU

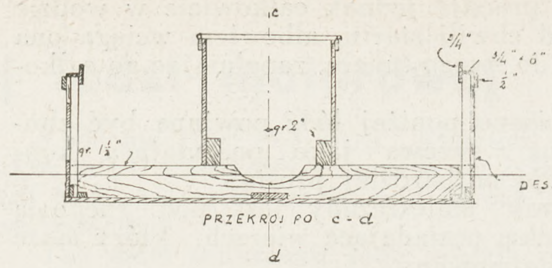


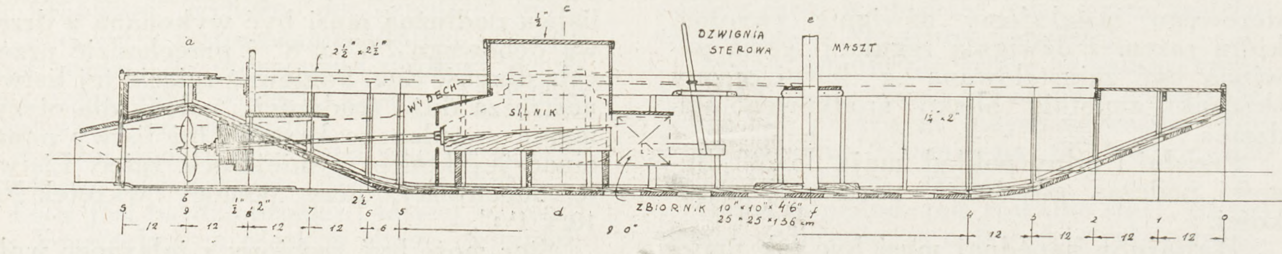


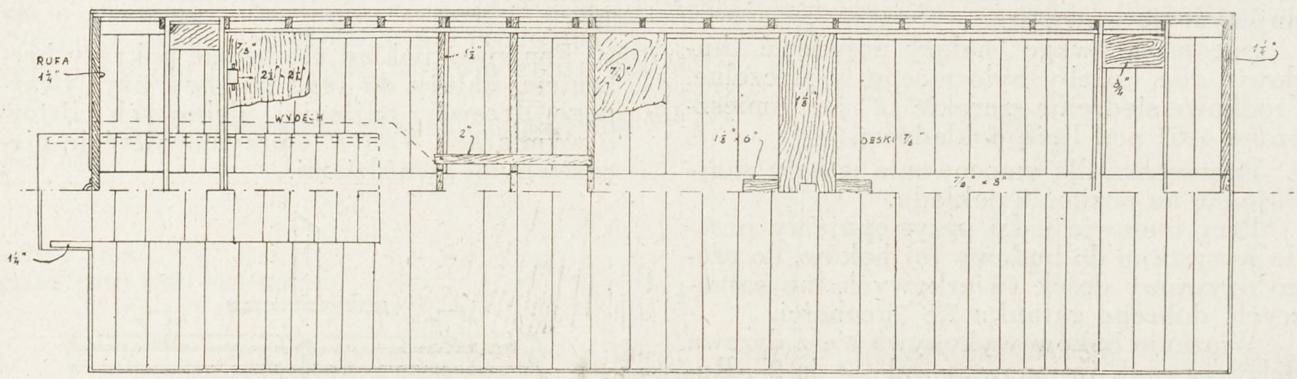
TABLICA WYMIARÓW

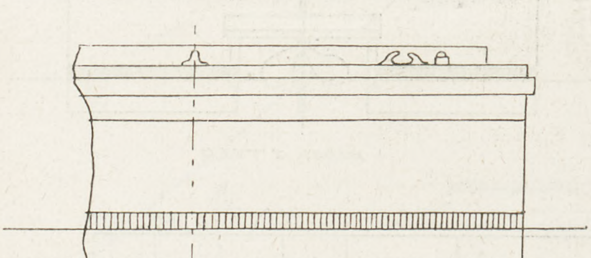
N segmentu	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	S
Poziom pokładu od profilu spodu	5½ 140		16½ 414	21 533	22 558						22 558
" " " pochyłej podłogi						22 558	21¼ 540	16 3/8 416		5 127	8½ 216
" " " osi śruby						11½ 292					14½ 368
" " " dna							21½ 546		21½ 546		

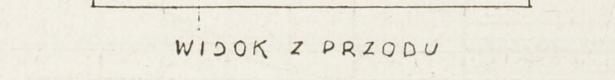












Wokoło łodzi winien być umocowany obramownik z dębowych listew ¾ × 1½" przykręcony wkrętkami.

Klamburty robimy z drzewa ¾" grub.. tak, aby wystawały około 2" nad pokładem.

Pod środkowym siedzeniem należy umieścić zbiornik z nierdzewnej blachy o wymiarach 4,5' długości × 10" szerokości × 10" głębokości, t. j. pojemności ca. 100 litrów. Zbiornik łączy się z silnikiem miedzianą rurką 3/8" średnicy.

Pozostaje jeszcze maszt i poprzeczka, którą najlepiej zrobić z drzewa sosnowego lub jodłowego o wymiarach: maszt 3,5" średnicy i 13' długości, poprzeczka zaś 2,5" średnicy i 7' 10" długości. Bloczki przy maszcie powinny być żelazne i galwanizowane. Linę należy używać o średnicy 3/8".

Wyżej opisana łódź ze względu na swoje minimalne zanurzenie doskonale nadawać się będzie do żeglugi po płytkich rzekach i jeziorach, rozwijając stosunkowo dużą szybkość, t. j. 18 klm/godz. Jest ona bardzo dogodna dla turystyki ze względu na swoją dużą pojemność; pozwala przez wzięcie większej ilości bagażu na urządzanie bardzo odległych, długich wycieczek wodnych, lub też zabranie większej ilości

pasażerów na wycieczki dłuższe lub przejażdżki.

Budowa łodzi ze względu na jej proste kształty jest bardzo łatwa i niekosztowna, a sama konstrukcja łodzi jest bardzo trwała.

Dla napędu łodzi doskonale może być użyty silnik samochodowy, oczywiście odpowiednio przerobiony. Przede wszystkim przy przeróbce silnika samochodowego, należy zwrócić specjalną uwagę na jego chłodzenie, które powinno odbywać się zapomocą pompy, najlepiej trybowej, ewent. odśrodkowej lecz z umieszczonym wówczas zaworem wstecznym na przewodzie ssącym wodę. Również należy rozwiązać sprawę rewersu silnika, unikając wszelkich przekładni trybowych, a stosując natomiast przekładnię cierną.

Chłodzenie oliwy, jak i rury wydechowej, również powinno być odpowiednio pomyślane.

Zastosowanie żagla daje możność jazdy bez silnika, urozmaicając jednocześnie zajęcie nietylko sternika, ale i załogi łodzi.

Dzięki trwałej, mocnej budowie nie potrzeba zbytnio obawiać się rozbicia łodzi o dna kamieniste lub inne przeszkody podwodne.

Zalecam do budowy łodzi zabrać się zimą, ażeby wiosenne słońce zastało już nas na dalekich szlakach wodnych.

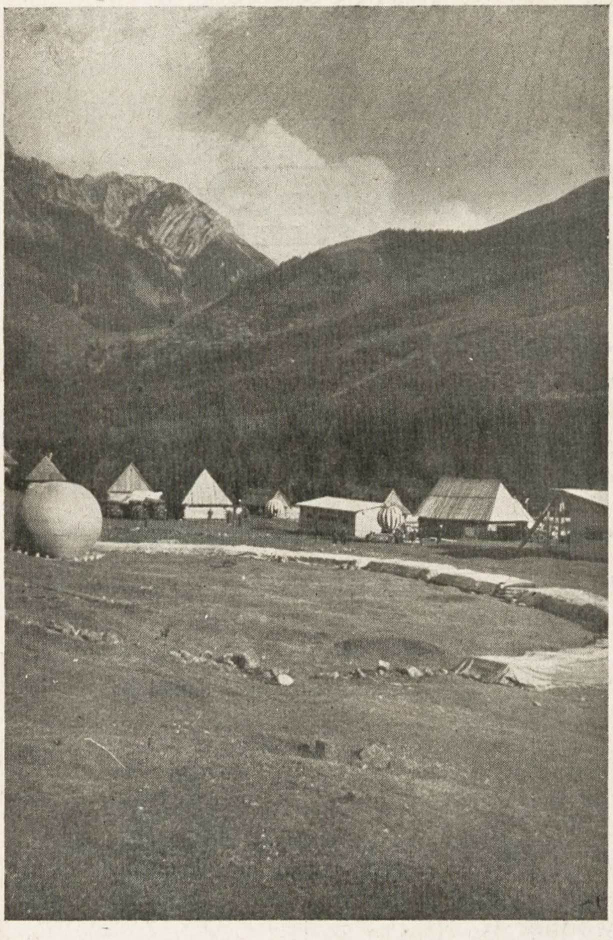
Przed polskim lotem do stratosfery

Zakopane, Dolina Chochołowska (korespondencja własna)

Już miesiąc mija jak ogromny sztab ludzi rezyduje w Dolinie Chochołowskiej, przeprowadzając ogromne przygotowania do lotu stratosferycznego. Asy polskiego baloniarstwa, kpt. Janusz, a przede wszystkim wyznaczeni do lotu kpt. Burzyński i dr. Jodko - Narkiewicz sprawdzają niezliczoną ilość przyrządów, które mają służyć do wydarcia stratosferze jej tajemnic. Grupa namiotów rozrzuconych nad polem startowym, oraz schronisko z Warszawskiego Klubu Narciarskiego, zapełnione są wielką ilością ludzi zainteresowanych największą polską imprezą lotniczą.

CZEGO SIĘ SPODZIEWAMY?

Na czym polega doniosłość tego wyczynu, jakie korzyści osiągnąć może nauka i lotnictwo, jeśli lot dojdzie do skutku. W chwili, gdy piszemy te słowa nie jest jeszcze pewnym, czy lot odbędzie się w tym roku. Żeby można było wystartować trzeba mieć najmniej 10 godzin pogodnego dnia. Dzień staje się coraz krótszy, pogoda również nie dopisuje — być może że start będzie odłożony.



Obóz w dolinie Chochołowskiej. Pole startowe — w głębi gondola balonowa.

Gdyby jednak doszedł do skutku, zdobycze, które osiągnie, mają niezmiernie doniosłe znaczenie. Kula ziemska otoczona jest atmosferą, w której zawieszona jest w postaci chmur ogromna ilość wody, drobnoustrojów i alcaloidów. Ten balast utrudnia komunikację lotniczą, a ułatwia przenoszenie się bakterii na ogromne nieraz dystanse. Z drugiej strony tamuje on dostęp do ziemi, t. zw. promieni kosmicznych. Promienie kosmiczne są to dotychczas niezbadane promienie o charakterze elektrycznym, które przepływają przez cały nasz układ planetarny wywołując różne skutki, a, co nas najwięcej interesuje, wywierają jakiś poważny wpływ na układ stosunków atmosferycznych nad ziemią.

Gdyby udało się zbadać do jakiej wysokości prądy atmosferyczne potrafią wznieść i na jaką odległość te same prądy potrafią przerzucić szkodliwe drobnoustroje, gdyby udało się ustalić, jaki wpływ mają promienie kosmiczne na układ stosunków atmosferycznych nad ziemią, gdyby można było zbadać możliwości komunikacji stratosferycznej — lot do stratosfery byłby wielkim triumfem lotniczym i naukowym.

CZY START DOJDZIE DO SKUTKU?

Narazie jednak nie zanosi się na start. Kierownictwo startu, nudzi się w oczekiwaniu na pogodę. Major Stevens znany lotnik amerykański, posiadacz rekordu stratosferycznego (22,000 mtr. osiągnięte w 1935 roku, na balonie Explorer II), zdając sobie sprawę z tego, że pogoda a raczej klimat wysokogórski wogóle na start nie pozwoli, zajął się czym innym. Zakochał się mianowicie w Tatrach, robi jedną wycieczkę za drugą, magazynując przy tym niesłychane ilości zdjęć.

POCZTA STRATOSFERYCZNA.

Każdy przybywający do doliny Chochołowskiej, gdzie poza polem startowym i gondolą balonu niema nic ciekawego — rusza najpierw do schroniska WKN, gdzie oprócz kierownictwa startu mieści się również poczta stratosferyczna. Setki tysięcy listów dziennie przywozi poczta, wyłącznie po to, aby stemplem: „Zakopane 1938 — Lot do stratosfery" ostemplować znaczek, przylepiony do kartki, koperty, widokówki i t. p. Zdarzają się wypadki, że na dużych kartach papieru przychodzą całe kolekcje znaczków polskich, będących w obiegu, do ostemplowania.

— Jakie pani miała dotychczas poważniejsze zapotrzebowania? — zapytujemy uprzejmą urzędniczkę, która odbiła już kilkaset tysięcy razy ten stempel.

— Trudno mi wyliczyć z pamięci, bo przede wszystkim największe zapotrzebowania przychodzą z zagranicy od firm filatelistycznych. Nazwa firmy u nas nic nikomu nie mówi. Zwróciłam tylko uwagę na zapotrzebowanie, które wpłynęło z kancelarii cywilnej Jerzego VI, króla Anglii, z kancelarii prezydenta Lebruna, oraz z kancelarii króla duńskiego Haakona. Do niektórych przyjaciół Polski za granicą

jak np. od księżnej Julianny holenderskiej i jej małżonka księcia von Lippe, znaczki stratosferyczne wysłał ktoś z komitetu lotu.

BALONY JUMPINGOWE.

Na polanie Chochołowskiej jako ostatnią próbę przed startem przeprowadzono próbne loty na balonach jumpingowych. Są to balony o małej pojemności, które mogą unieść jednego tylko człowieka. Aby wiatr nie poniósł go zadaleko trzymany jest na linie. Balony te służyć będą do tego aby ewentualnie rozplątać liny na wypełnionej już gazem powłoce balonu stratosferycznego przed startem.

KATASTROFA W DOLINIE CHOCHOŁOWSKIEJ.

Dnia 14 października rano odbyć się miał lot do stratosfery. Już poprzedniego dnia od godziny 22-ej w Dolinie Chochołowskiej rozbłysły światła potężnych reflektorów, oświetlając miejsce startu oraz całą dolinę. Junacy i żołnierze przydzieleni do dźwigarek, oraz do powłoki balonu, stoją na stanowiskach, wykonując rozkazy dawane przez megafon. Rozpoczęło się przyczepianie balastu oraz naciąganie linek manewrowych. Rękaw, doprowadzający wodór, został zamocowany do powłoki, jak również zamocowana klapa górna dla doprowadzenia wodoru.

Lot odbyć się miał o godzinie 6 rano. Pogotowie startowe w Dolinie Chochołowskiej zaalarmowało telegraficznie i telefonicznie wszystkie zainteresowane osoby, które miały być obecne przy starcie. Poczta stratosferyczna została zaplombowana w trzech workach wagi 30 kg. tj. około 12 tysięcy listów i kart pocztowych.

O godzinie 1,45 napełnianie balonu przerwano z powodu dość silnych wiatrów, które postanowiono przeczekać. Balon napełniony został do objętości 3,200 m. sześć. Wobec silnego wiatru czasza balonu nie może się wznieść, gdyż naraziłoby to balon na zbyt silne porywy, które mogłyby uszkodzić powłokę. O godzinie 2,20 wiatr wzrasta na sile, obserwatorium meteorologiczne w Dolinie Chochołowskiej zapowiada pogorszenie pogody.

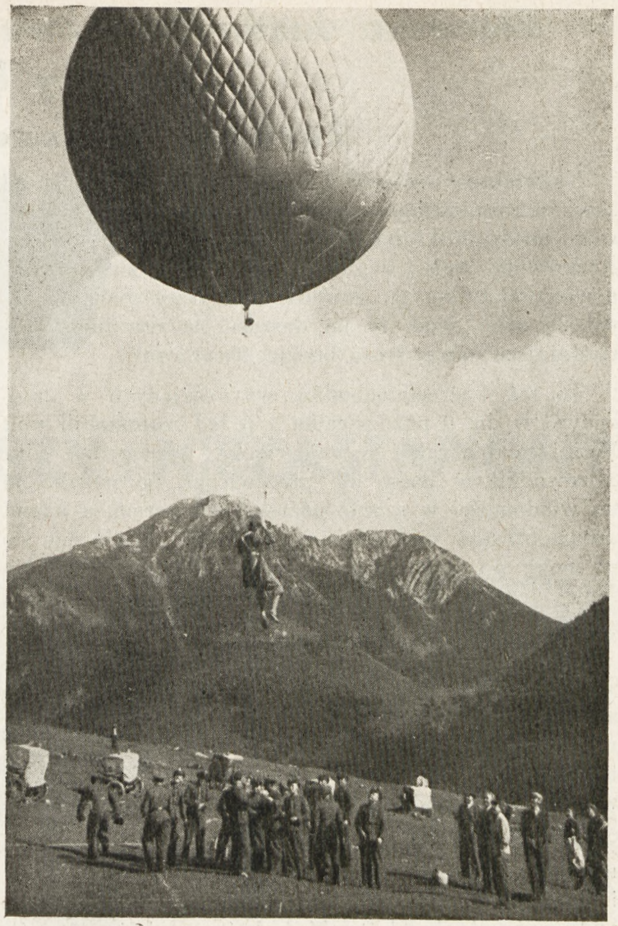
O godzinie 2,30 po naradzie kierownictwa zapadła decyzja odwołująca start, wobec czego przystąpiono do wypuszczania wodoru przez górną klapę.

Godzina 3—wiatr uspakaja się. Wypuszczanie wodoru zostało wstrzymane, a kierownictwo oczekuje komunikatu obserwatora, na podstawie którego zadecydować ma się, czy lot zostanie odwołany.

Godzina 3,30 Komenda obozu stratosferycznego zdecydowała odwołać dzisiejszy start balonu do stratosfery ze względu na zbyt silne wiatry.

Godzina 4. Przy opróżnianiu balonu stratosferycznego z wodoru nastąpił niespodziewanie wybuch. Na szczęście spaliła się tylko niewielka część balonu t. zw. czaszy. Pożar prawdopodobnie powstał na wskutek iskry, która mogła się wytworzyć przy tarciu ścianek powłoki z powodu silnego wiatru. Jednakże jest to tylko hipoteza. Bliżej powodów określić narazie nie można.

Wypadku z ludźmi nie było.



Dr. Jodko-Narkiewicz w skoku na balonie jumpingowym

Wobec powyższego wypadku lot do stratosfery w sezonie jesiennym nie odbędzie się, gdyż powłoka wymaga gruntownej naprawy.

Zaznaczyć należy, że w ostatniej chwili do Zakopanego, a właściwie do Doliny Chochołowskiej, przybyło kilka tysięcy osób, które od godz. 12 w nocy cierpliwie oczekiwały na moment startu balonu stratosferycznego. Po kilkutygodniowych przygotowaniach, które bądź co bądź pochłonęły olbrzymie sumy, lot do stratosfery nie odbędzie się.

Specjalna komisja pod kierownictwem komendanta obozu startowego ppłk. Sielewicza i mjr. Mazurka ustaliła, iż uszkodzone zostało około 200 mtr^2 górnej części powłoki, która spaliła się w czasie wybuchu. Przy całkowitej powierzchni powłoki wynoszącej 11,000 mtr^2, stanowi to $^1/_{55}$ część całej powierzchni balonu. Ustalono również, że wybuch gazu nie był spowodowany nieostrożnością załogi.

Utrwala się hipoteza poparta przez obecnego na miejscu inż. Porcykę, iż wybuch nastąpił samoczynnie przez powstanie iskry elektrycznej.

Lot do stratosfery zostaje odłożony do przyszłego roku. Balon był ubezpieczony w pełnej swej wartości na 300,000 zł.

Listy nadesłane do Doliny Chochołowskiej, zostaną, po ostemplowaniu specjalnym stemplem, rozesłane pocztą do adresatów. *„Satis“.*

Pierwsza Jazda Terenowa AP. na drogach bezdrożach Puszczy Kampinoskiej

Zwycięscy — Mazurek, Sokopp i Jakubowski

Największą pociechą i przyczyną jedynej radości zawodników stających do pierwszego raidu terenowego automobilklubu Polski był... sobotni deszcz. Aczkolwiek żaden z zawodników nie znał trasy, a wiedział tylko, że prowadzi ona przez piachy, każdy się orientował, że po deszczu, ta czy inna najtrudniejsza nawet trasa będzie „twardsza".

To też wąż samochodów wyruszających w „nieznane" w dn. 9 października z przed Automobilklubu Polski miał wygląd raczej wesoły. Wprawdzie nikt z zawodników trasy nie przećwiczył, bo podano ją do wiadomości w sobotę późnym wieczorem, a wśród automobilistów niema takich, którzyby chcieli tłuc się po nocy po wertepach puszczy Kampinoskiej, nie mniej jednak różowe nadzieje towarzyszyły każdej załodze.

Cóż to jest raid terenowy? Dla laika będzie to szereg najlepszych sposobów na rozbicie najlepszej maszyny. Dla automobilisty jest to egzamin nietylko maszyny, ale i człowieka, który musi przeprowadzić maszynę poprzez wertepy tak, aby bez względu na wytrzymałość podwozia maszyny nie uszkodzić.

Załogi, które zjawiły się na starcie raidu odrazu można było podzielić na dwie kategorie: zawodnicy i... panowie w butach z cholewami. To byli ci przewidujący członkowie załóg, którzy mieli na myśli fakt, że trasa prowadzi przez bród rzeczny. Ten punkt trasy budził najpoważniejsze obawy wytrawnych automobilistów, ale nie dlatego, że był to bród, najwięcej obaw nasuwała zapowiedź organizatorów, którzy zapewnili że bród będzie umocniony deskami. To oznaczało, że pierwsze wozy przejadą z pewnym powodzeniem, następne zaś będą musiały przebywać barykady, utworzone pod wodą z połamanych desek. Wiele też zamętu wprowadziła okoliczność, że w trakcie zawodów kierownictwo kazało deski usunąć. Następne wozy przejeżdżały po jeszcze gorszych wyrwach i głębszym brodzie, który był przyczyną m. in. wytopienia panewek w samochodzie inż. Barylskiego i zalania kilku silników; wozy trzeba było wyciągać z brodu, aby uwolnić trasę dla następnych zawodników.

Trasa wiodła od szosy modlińskiej na Sieraków Pociechę, Truskaw, Budy, Ławy, Szczewin i Wiktorów do folwarku Rybno w pobliżu którego znajdował się teren próby szybkości na drogach gruntowych i próby zwrotności. Ten odcinek trasy do brodu pod Ławami niemal wszystkie wozy przeszły nagół gładko. Dopiero na brodzie, wokół którego zgromadziła się licznie publiczność i ludność z okolicznych wsi, zaczęły się dziać cuda. Obok mostku woda, która dotychczas służyła do moczenia rozeschniętych kół, stała się nagle bohaterką raidu. Niemal każdy zawodnik zobaczywszy bród widział nad nim wypisane... 10 pkt. karnych, ale w nagrodę ten fatalny bród dawał 20 pkt. dodatnich.

Po próbie szybkości i zawracania, druga pętla jazdy okrężnej wiodła przez Zaborów, Zaborówek, Łubiec, Nowe Budy, Starą Dąbrowę, Dębowskie, Komorów Kampinos, Grzędy, Zaborów i Babice do szosy modlińskiej na metę.

Stanęliśmy najpierw przy brodzie jako najciekawszym punkcie raidu. Oczywiście Mazurek na wielkim Chevrolecie przemknął przez bród z łatwością, oddając niedźwiedzią przysługę następcom, bo połamał deski, którymi było wyłożone dno brodu, drugi czy trzeci po nim przebywa bród tańcząc i podrygując w sposób zgoła podejrzany, czwarty — utknął, wyciągnięty na lince co było rzeczą dość ciężką, jako że linka ciągnęła nietylko wóz, ale i jego 10 pkt. karnych, za obcą pomoc. Panowie w butach z cholewami biorą się już przy każdym następnym wozie do pomocy. Przy tej okazji dowiedzieliśmy się do czego są buty z cholewami: żeby się miała woda gdzie lać. Jeden z samochodów trzeba było przewrócić na bok, żeby z niego wylać wodę, bo nie mógł wyruszyć dalej. Jedzie kpt. Grąbczewski na „łaziku". No ten się spisze i... nie dokończyliśmy, gdy już załoga wyskakiwała do wody, aby pchać samochód. Woda zgasiła silnik.

Koncert jazdy, jeśli tak można powiedzieć, dał Sokopp. Przed raidem mówiono o nim, że jest najlepszym automobilistą między dziennikarzami i naodwrót. Tymczasem jadąc na skromnej niskiej D. K. W., przejechał bród, wprawdzie wspomagany przez załogę, ale przy pracującym silniku. Sokopp uratował nietylko honor dziennikarza automobilisty, lecz również dowiódł, że skromna DKW'ka umie pokazać lwi pazur w najfatalniejszych okolicznościach.

W próbie tego rodzaju trzeba myśleć i to szybko oraz mieć zaufanie do maszyny. Sokopp i Jakubowski, obaj na DKW. myśleli szybko i byli pewni maszyn. Nie zawiedli się. W swojej klasie zajęli dwa pierwsze miejsca, prócz tego drugie i trzecie miejsce w klasyfikacji ogólnej.

Dosyć jednak widowiska przy brodzie. Poco się śmiać z cudzego nieszczęścia. Jedziemy na próbę szybkości terenowej.

Było do przewidzenia, że Mazurek na Chevrolecie da sobie radę na piaszczystej trasie. Próbę szybkości ukończył w 70 sekund. Ale Sokopp i Jabubowski pokazali że w lotnym piasku DKW'ka jest nie mniej lotna. Z pomocą załogi i przy odrobinie szczęścia obie DKW'ki i tę próbę odbyły z dobrym wynikiem. Poraz trzeci Sokopp pokazał „wyższą szkołę jazdy", gdy wąską leśną dróżkę zawalił mu wielki Chewrolet. Wyjechawszy na nasyp leśnej kolejki zdolny kierowca przez wertepy wyprowadził maszynę, nie czekając, aż mu Chevroleta usuną z drogi ciągniki wojskowe.

Oczywiście nie obyło się bez wypadku. Na równej drodze pod Wojcieszynem, Kasperowicz jadąc

z szybkością około 100 klm. na godzinę, przewrócił się tak, że wywinął dwa kozły, na szczęście bez poważniejszych obrażeń kierowcy. Wóz jednak trzeba było wycofać.

Jeśli chodzi o ogólną ocenę raidu, trzeba stwierdzić wysoki poziom sportowy tej próby. Zawodnicy wykazali ogromną ambicję, zacięcie i znajomość swych maszyn. Jeśli chodzi o maszyny, zwycięstwo DKW. aczkolwiek przewidywane, jest jeszcze jednym dowodem, że maszyny te zarówno w konstrukcji podwozia jak i silnika dają najlepszą gwarancję dla polskich dróg. Raid bowiem prowadził nie po drogach złych, ale po wertepach, a tych przecież pełne są renomowane nawet szosy między największymi miastami w Polsce. Podkreślić należy że w raidzie terenowym DKW. zdystansowało wozy o większym litrażu, nie dało rady jedynie Chevrolet Mazurka — silną maszynę dobrego kierowcy.

Wyniki:

Klasa I. (sam. do 1,000 ccm).

1) Sokopp Edward (A. P.) samochód D. K. W. — 187,770 pkt.; 2) Jakubowski Józef (A. P.) samochód D. K. W. — 186,185 pkt.; 3) kpt. Grąbczewski St. (niestow.) samochód „Łazik" — 185,797 pkt.; 4) Piwoński Roman (A. P.) samochód Polski Fiat 508 — 161,533 pkt.; 5) Grabski Lucjan (niestow.) samochód Polski Fiat 508 — 161,473 pkt.; 6) Skarżyński Jan (A. P.) samochód Polski Fiat 508 — 158,212 pkt.

Klasa II (samochody do 2,000 ccm).

1) Tyszkiewicz Stefan (A. P.) samochód Mercedes 170 — 172,456 pkt.; 2) Rosenblatt Tadeusz (P. T. Łódź) samochód Fiat 1100 — 172,235 pkt.; 3) Inż. Grossman Stefan (Ł. A. K.) samochód Fiat 1500 — 171,625 pkt.; 4) Inż. Przygodzki St. (A. P.) Fiat 1100 — 161,084 pkt.

Klasa III (samochody powyżej 2,000 ccm).

1) Mazurek Al. (A. P.) samochód Chevrolet — 248,994 pkt.; 2) Schulde Albert (Ł. A. K.) samochód Chevrolet — 130,875 pkt.

Klasyfikacja ogólna.

1) Mazurek A. (A. P.) Chevrolet; 2) Sokopp Edward (A. P.) D. K. W.; 3) Jakubowski J. (A. P.) D. K. W.; 4) pkt. Grąbczewski (niestow.) „Łazik"; 5) Tyszkiewicz Stefan (A. P.) Mercedes 170 V; 6) Rosenblatt Tad. (P. T. K. Łódź) Fiat 1100; 7) Inż. Grossman St. (Ł. A. K.) Fiat 1500; 8) Piwoński Roman (A. P.) Polski Fiat 508; 9) Grabski Lucjan (niestow.) Polski Fiat 508; 10) Inż. Przygodzki (A. P.) Fiat 1100.

„Satis".

Sprawozdanie ze Zjazdu Gwiaździstego, organizowanego przez Polski Touring Klub — na Święto Winobrania (2.X.38 r.)

Udział w Zjeździe Gwiaździstym do Zaleszczyk zgłosiło 68 zawodników, ponadto wpłynęły liczne zgłoszenia ze strony automobilistów wojskowych, którzy jednak w ostatniej chwili musieli, ze względów zrozumiałych, wycofać się z udziału w Zjeździe. Na metę przybyło 57 maszyn. Sześć maszyn prowadziły Panie, które w wyniku sprawności sportowej zajęły dla siebie pierwsze miejsce w Zjeździe (p. Kanenbergowa).

Wyniki techniczne Zjazdu, zważywszy 24-o godzinną jazdę, z czego 11 godzin jazdy nocnej, należy uznać za bardzo dobre. W klasyfikacji ogólnej zajęli pierwsze miejsca następujący zawodnicy:

2) nagrodę fabryki karab. w Kańcudze — obraz;
3) nagrodę firmy Karpaty — zegar na biurko;
4) nagrodę firmy Leban Trading Company;
5) nagrodę firmy Koesch.

Nagrodę miasta Stanisławowa zdobył p. Perzyński na D. K. W.

Nagrodę Towarzystwa Rozwoju Ziem Wschodnich zdobył p. Dodacki na Fiat 500, wykazując się meldunkami z 12-tu miejscowości, turystycznie specjalnie interesujących z województwa Wołyńskiego, Lwowskiego i Tarnopolskiego.

Nagrody miasta Brzozowa i Iwonicza zdobył pan Perzyński.

Miejsce	Nr. start.	Zawodnicy	Maszyna	Uznany kilometr.	Czas jazdy	Przeciętna klm/g.	Punktów
1	35	Kanenbergow Zofia	Steyer	1570	23.36	65.6	220.55
2	23	Kpt. Bronikowski Tad.	Tatra 75	1437	23.03	62 4	205.25
3	3	Inż. Potworowski	Chevrolet	1414	22.56	63	199
4	24	Inż. Kubiczek	Wanderer	1086	20.08	53.75	153
5	50	Sporny	Buick	957	13.05	70.6	149.05
6	43	Załkiewicz	Motocykl	813	16.43	48.7	131.50

Na specjalne podkreślenie zasługuje wynik p. Załkiewicza, który na motocyklu bez przyczepki przejechał 813 klm. w czasie 16 godzin 43 min.

Poza tym na uwagę zasługują wyniki p. Perzyńskiego na D. K. W., który przebył 878 klm., p. Rozenblata na Fiat 1500, który przebył 757 klm. w ciągu 12 godzin 43 minut, p. Dodackiego na Fiacie 500 — 756 klm. i p. Fałatowicza na motocyklu.

Nagrody przyznano następujące:

I. miejsce — p. Kanenbergowa otrzymała:

1) I-szą nagrodę regulaminową ufundowaną przez Komitet Winobrania — piękny puchar srebrny,

2) nagrodę honorową Pana Wojewody Tarnopolskiego za start z miejsca najbardziej oddalonego od Zaleszczyk, startowała z Karwi;

3) nagrodę Komandora Zjazdu dla najlepszej zawodniczki — puchar srebrny;

4) nagrodę Vacum Oil Company — teczka skórzana;

5) nagrodę Leban Trading Company;

6) nagrodę firmy Koesch.

II. miejsce — kpt. T. Bronikowski — otrzymał nagrody następujące:

1) II-gą nagrodę regulaminową — duży wieniec srebrny;

2) nagrodę firmy Stomil za najlepszy wynik na oponach Stomil;

3) nagrodę firmy Leban Trading Company i

4) nagrodę firmy Koesch.

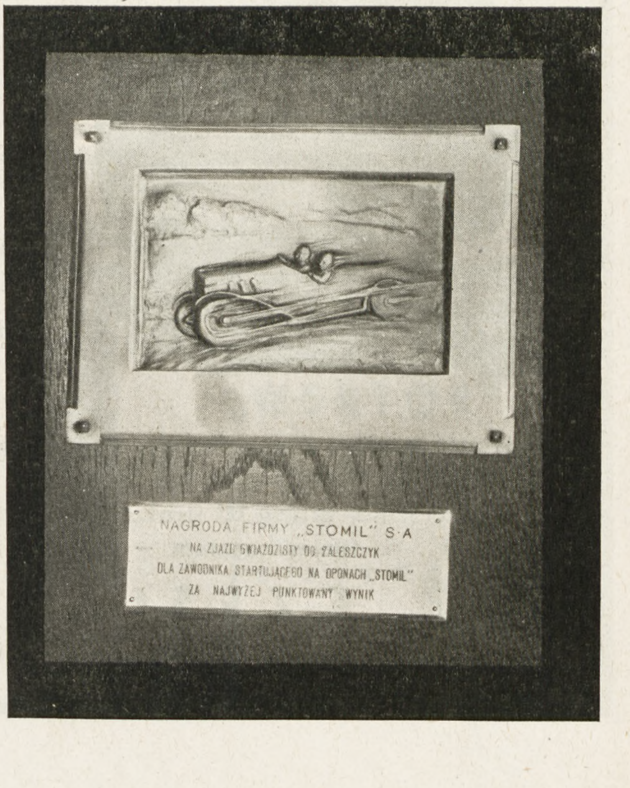
III. miejsce — inż. Potworowski — otrzymał nagrody następujące: ,

1) III-cią nagrodę regulaminową — wieniec srebrny;

Z pośród motocyklistów pierwszą nagrodę regulaminową zdobył p. Załkiewicz.

Nagrodę za najodleglejszy punkt startu na motocyklu zdobył p. Fałatowicz, startując z Mościc.

Zjazd Gwiaździsty był imprezą doskonale zorganizowaną, do czego w znacznej mierze przyczynili się pp. Komandor Zjazdu, p. Kremer i Wicekomandorzy, pp. J. Jaroszyński i W. Heilpern.





Kronika krajowa i zagraniczna.

ODSŁONIĘCIE ŚREDNIOWIECZNYCH MURÓW WARSZAWY.

Dnia 10 b. m. Marszałek Rydz-Śmigły, w otoczeniu dostojników państwowych i generalicji, dokonał odsłonięcia murów obronnych starej Warszawy.

Marszałka powitał Prezydent m. st. Warszawy, Starzyński, który w przemówieniu swym powiedział:

„Historia przekazała nam wiadomości o naszym grodzie dopiero od wieku 13-go. Miasto jednak istnieć musiało dawniej, skoro już w tym wieku 13-tym przodkowie nasi opasali starą Warszawę pierścieniem murów obronnych.

Przed trzema laty Zarząd Miejski podjął inicjatywę wydobycia spod późniejszych nawarstwień pozostałości zabytkowych murów. Rezultaty badań dokonanych przez miejską komisję opieki nad zabytkami, wespół z konserwatorem państwowym, dały nadspodziewane wyniki. Dwie linie murów obronnych, most gotycki, zręby baszt — to plon dwuletnich mozolnych poszukiwań i prac konserwacyjnych".

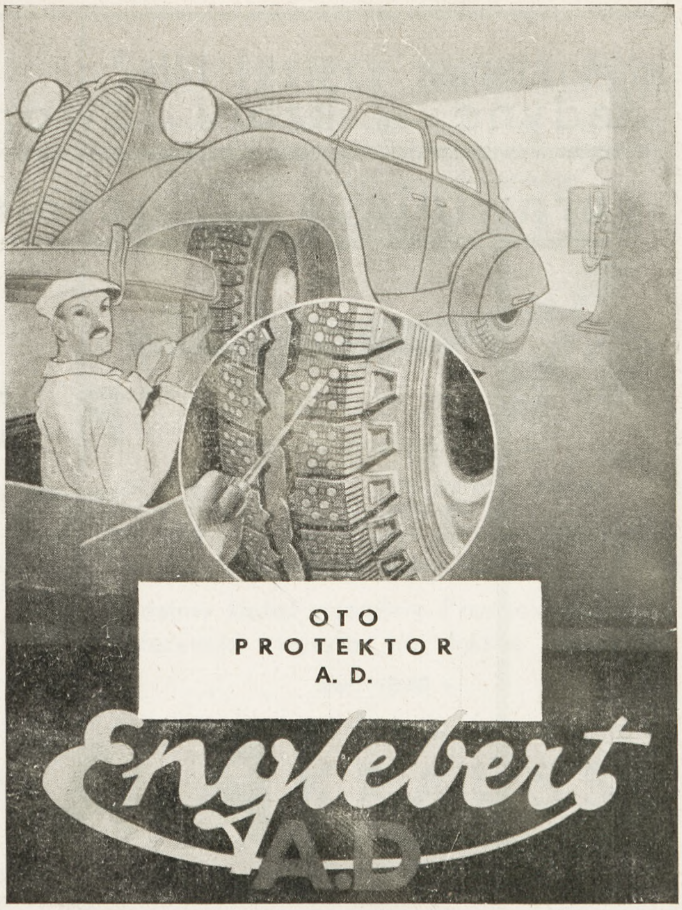
Zabytki te wymagają z naszej strony szczegółowego opisu, co czytelnicy i miłośnicy zabytków znajdą w następnym numerze.

NOWA MAPA SAMOCHODOWA I STANU DRÓG R. P.

Polski Touring Klub, wobec rozszerzenia granic Rzeczypospolitej, przystępuje do opracowania nowej mapy samochodowej i stanu dróg w Polsce.

Drogi w Polsce stale są ulepszane, a nie wszystkie prace prowadzone przez władze lokalne na niektórych odcinkach, docierają do wiadomości P. T. Klubu.

Prosimy przeto wszystkich automobilistów, stykających się praktycznie ze stanem dróg w Polsce o łaskawe komunikowanie nam swych spostrzeżeń, szczególnie odnośnie odchyleń rzeczywistego stanu przebywanej drogi z jej oznaczeniem na mapie wydanej przez P. T. K. na 1938/39 r. Pozwoli to w nowym wydaniu na wprowadzenie drobnych poprawek odpowiadających rzeczywistym potrzebom ruchu samochodowego.



POCHODZENIE TRYPTYKÓW I KSIĄŻECZEK Z PRZEPUSTKAMI GRANICZNYMI.

Doniosłą zdobyczą w turystyce samochodowej są znane powszechnie „tryptyki“ i „książeczki z przepustkami granicznymi“ (carnet des passages en douanes). Są to dokumenty celne wystawiane przez upoważnione organizacje automobilowe (Touring Kluby i Automobilkluby), zezwalające na wjazd samchodem w granice obcego państwa bez konieczności składania kaucji celnych i przeprowadzania innych formalności (jak naprz. rejestracja wozu, itp.).

Tryptyki zostały wprowadzone przez belgijski Touring Club w lutym 1896 roku, jako dokumenty ułatwiające przejazd granic rowerzystom. Szybko tryptyki zostały rozciągnięte i na samochody. Było to dziełem konferencji w Spa w 1899 roku. W czerwcu 1900 roku hrabia de Smet de Nayer, belgijski Minister Skarbu, ustalił zasady i warunki wydawania tryptyków na samochody. Tryptyki przeto są całkowicie wynalazkiem belgijskiem.

Wprowadzenie „książeczek z przepustkami granicznymi“ zawdzięcza świat automobilowy Italii. Projekt utworzenia książeczek z przepustkami granicznymi wniesiony został przez włoski Touring Klub na kongres A. I. T. w Hadze w 1903 roku. Weszły one jednak w życie dopiero w 1918 roku, gdy większość państw świata zezwoliła na wjazd samochodów do siebie na zasadzie tych przepustek.

43 MILIONY SAMOCHODÓW NA ŚWIECIE.

Departament Gospodarczy w Waszyngtonie obliczył, że na całym świecie znajduje się obecnie 43.078.690 pojazdów mechanicznych, z czego 30.041.292 znajduje się w Stanach Zjednoczonych. Ta ostatnia pozycja wykazuje wzrost ilości samochodów w Stanach Zjednoczonych o 2.518.463 jednostek w porównaniu z rokiem ubiegłym. W ciągu ostatnich dziesięciu lat ogólna liczba kursujących na świecie samchodów podniosła się



o 45 proc. Jeden samochód przeciętnie przypada na 48 osób, podczas gdy 10 lat temu stosunek wynosił 1:64. W Stanach Zjednoczonych przypada jeden wóz na 4,5 mieszkańca. Dalsze miejsca w kolejności motoryzacji zajmują: W. Brytania, Francja, Niemcy, Kanada i dawna Austria. Ostatnie miejsce w tym spisie zajmuje wolna republika murzyńska Liberia, gdzie jeden samochód wypada... na 12.821 mieszkańców!

CZY WIECIE, ŻE....

Serce ludzkie waży 300 do 400 gramów, a posiada wielkość pięści. Jest ono najlepszym motorem. Serce wykonuje dziennie pracę, która odpowiada sile, mogącej podnieść człowieka, ważącego 60 kg. na szczyt wieży Eiffla. A przy tym motor - serce działa czasem przeszło 100 lat.

Wieża Eiffla w Paryżu posiadająca wysokość 300 metrów, nie jest najwyższą wieżą na świecie. Prześcignęła ją wieża w parku Wembley w Londynie, której wysokość wynosi 336 i pół metra.

Najcięższym metalem jest osmium. Służy on do wyrobu drutów do żarówek elektrycznych. Metal ten jest prawie dwa razy cięższy od ołowiu. Litr osmium waży 22 i pół kg.

Jednym z najszybszych mieszkańców morza jest lew morski, który przepływa 132 km. na godzinę. Większą jeszcze szybkość osiągają niektóre ryby.

Najwyższym wodospadem na świecie jest wodospad Kalambo we wschodniej Afryce. Woda spada tam z wysokości 366 metrów. Wodospad Ignassu w Brazylii ma największą szerokość.

Mur chiński, uchodzący za największą budowlę świata posiada długość 2.450 km. Wysokość muru w niektórych miejscach sięga 16 metrów.

W jednym z miast prowincjonalnych w Polsce mieszka inżynier, który kilkakrotnie już wygrał większe sumy, a wygrane pozwoliły mu na założenie fabryki i dalszą jej rozbudowę.

Długość wielkiego statku pasażerskiego „Queen Mary", który spuszczony został na wodę w r. 1936, wynosi 350 metrów. Statek „Normandie" posiada długość 315 metrów, a niemiecki „Bremen" 286 metrów.

W 45-ej Loterii Klasowej ilość wygranych wynosi 80,000, a wartość ich 25,200.000 złotych, przy czym każdy los dzieli się na pięć części.

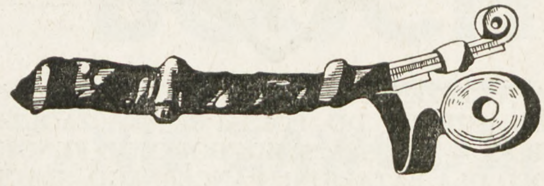
Najwyższy komin na świecie posiada kopalnia miedzi w Anaconda. Wysokość jego wynosi 178 metrów. Australia może się poszczycić najszerszym mostem łukowym, który znajduje się w porcie w Sidney.

W roku bieżącym niejeden wyjedzie na urlop za pieniądze wygrane na loterii, niejeden dzięki wygranej kupi gospodarstwo rolne, wybuduje dom, założy fabrykę, warsztat rzemieślniczy, lub sklep, niejeden poprawi swój byt. Ciągnienie pierwszej klasy rozpoczyna się 19 b. m.

SAMOCHODY PĘDZONE GAZEM DRZEWNYM.

Oddawna zagadnienie zastąpienia benzyny innym środkiem pędnym, jest rozwiązywane praktycznie w całym szeregu państw. Już w 1934 roku Francja posiadała kolumny ciężarówek pędzonych gazem drzewnym. Obecnie we Francji kursuje 8000 wozów prywatnych, pędzonych drzewem. W Italii 3500 wozów kursuje na tym samym paliwie, a przewiduje się na rok 1937—6000 wozów. 200 autobusów w Italii pędzonych gazem drzewnym służy komunikacji publicznej. W Niemczech obecnie uruchomiono 4000 wozów pędzonych gazem drzewnym. W krajach lasów, jak naprz. w Finlandii znajduje się obecnie ponad 2000 wozów, przystosowanych do napędu drzewnego, w Szwecji zaś około 1200.

Polska posiadająca znaczne zapasy drzewa i duże możliwości w zakresie zorganizowania napędu samochodów drzewem, posiada zaledwie kilka autobusów pędzonych tym paliwem.



WYSTAWY SAMOCHODOWE W NEW-YORKU W LISTOPADZIE.

Wielki salon automobilowy Stanów Zjednoczonych zostanie otwarty w New-Yorku, od 11 do 18 listopada. Będą tam zaprezentowane nowe typu wozów osobowych, a od 11 do 17 listopada nowe modele wozów przemysłowych (ciężarówki, autokary itp.). W tym samym mniej więcej czasie odbędą się wystawy i pokazy samochodowe w 48 stanach Stanów Zjednoczonych. Specjalnie na uwagę zasługują przygotowania salonów wystawowych w Chicago, San Francisco, Detroit, Los Angeles, Filadelfii, Baltimore itp.

KRONIKA KLUBOWA

DLA UCZCZENIA HISTORYCZNEGO MOMENTU PRZYŁĄCZENIA DO POLSKI ŚLĄSKA ZAOLZAŃSKIEGO. — KURSY SAMOCHODOWE FUNDUJĄ CZOŁG DLA BATALIONU PANCERNEGO, STACJONOWANEGO W CIESZYNIE.

W związku z objęciem przez Władze Rzeczypospolitej Śląska Zolzańskiego, Zarząd Polskiego Touring Klubu otrzymał od Pana kpt. w st. sp. E. Tuszyńskiego, właściciela Kursów Samochodowo-Motocyklowych następujący list:

„Pragnąc uczcić radosną chwilę powrotu do Ojczyzny prastarej Ziemi Zaolzańskiej, występuję z inicjatywą zakupienia przez wszystkie Kursy Samochodowe w Kraju czołgu dla przyszłego Batalionu Pancernego w Cieszynie.

Za pośrednictwem Polskiego Touring Klubu zwracam się z apelem do wszystkich właścicieli Kursów Samochodowych, aby przyczynili się do zrealizowania tej inicjatywy. Również zwracam się z apelem do Automobilklubu Polski w Warszawie i do afiliowanych Oddziałów A. P. w Kraju, aby poparli tę inicjatywę przez przekazywanie od każdego *kandydata na kierowcę egzaminowanego przez A. P. — zł. 0.50 na ten cel.*

Ponieważ Kursy Samochodowe nie są zrzeszone — mam zaszczyt zwrócić się do Zarządu Głównego Polskiego Touring Klubu, aby przejął tę inicjatywę w swoje ręce, organizując Komitet Zbiórki".

Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu podejmuje inicjatywę Kapitana Tuszyńskiego i powołuje specjalny Komitet w składzie: pp. Wiceministra M. Wierusz - Kowalskiego, Wiceprezesa P. T. Klubu, inż. A. Kleibera, Wiceprezesa P. T. Klubu, B. Rychtera, Skarbnika P. T. Klubu i Kapitana Adama Tuszyńskiego.

Właściciele Kursów Samochodów, pragnący wziąść udział w ufundowaniu czołgu, proszeni są o wpłacenie składek na ten cel na konto czekowe w P. K. O. Nr. 12.563, z zaznaczeniem celu wpłaty.

POLSKI TOURING KLUB ORGANIZUJE WYCIECZKĘ AUTOMOBILISTÓW NA ŚLĄSK ZAOLZAŃSKI.

Celem zapoznania automobilistów polskich z częścią Śląska przyłączoną ostatnio do Macierzy — Polski Touring Klub organizuje, w ramach stałych wycieczek weekend'owych, w dniach 15 i 16 października r b. dwudniową wycieczkę na Śląsk Zaolzański. Wycieczka będzie miała na celu zapoznanie uczestników z walorami gospodarczymi, turystycznymi i folklorystycznymi Zaolzia.

W programie wycieczki jest zwiedzenie miejscowości następujących: Cieszyn, Trzyniec, Jabłonków (złożenie wieńca na miejscu katastrofy lotniczej — Żwirki i Wigury), Karwina, Frysztat, Orłowa, Bogumin.

W wycieczce wziąść mogą udział wszyscy automobiliści zrzeszeni i niezrzeszeni.

Wyjazd dla automobilistów warszawskich nastąpi w dniu 15-ym o godz. 8-ej zrana. Automobiliści zamiejscowi winni zgłosić się na miejsce zbiórki w Cieszynie, przed hotelem „Brunatny Jeleń".

Uczestnicy wycieczki otrzymają pamiątkowe plakiety.

Zgłoszenia przyjmuje Polski Touring Klub w Warszawie, Kredytowa 3, tel 632-03, codziennie do dnia 12 października.

Osoby pragnące wziąść udział w wycieczce proszone są o możliwie wczesne zgłoszenie udziału, a to ze względu na konieczność zapewnienia noclegów i posiłków.

WYCIECZKA NA MECZ PIŁKI NOŻNEJ DO WROCŁAWIA.

W dniu 23 października r.b. odbędzie się we Wrocławiu mecz piłki nożnej pomiędzy Poznańskim Związkiem Piłki Nożnej a klubem „Wrocław".

Mecz ten wzbudza w sferach sportowych wielkie zainteresowanie.

Delegatura Polskiego Touring Klubu w Kępnie, pragnąc ułatwić wzięcie udziału w meczu członkom P. T. Klubu, organizuje wycieczkę do Wrocławia w dniu 23 października autokarami i samochodami prywatnymi. Koszt przejazdu z Kępna do Wrocławia (75 klm.) autokarami, łącznie z opłatami paszportowymi i wstępem na mecz — 20 zł. od osoby. Członkowie P. T. Klubu pragnący udać się własnymi samochodami opłacają po zł. 10.— od osoby, łącznie z ceną biletu wejścia na mecz i kosztami paszportu.

Zgłoszenia przyjmuje Delegatura Polskiego Touring Klubu w Kępnie (Poznańskie).

WYCIECZKI WEEKENDOWE POLSKIEGO TOURING KLUBU.

Celem dania możności automobilistom zapoznania się dokładnego z walorami turystycznymi okolic Warszawy i miejscowości zabytkowych, znajdujących się w promieniu 100 do 200 klm. od stolicy — Polski Touring Klub przystępuje do organizowania stałych wycieczek weekendowych dla zrzeszonych i niezrzeszonych automobilistów i motocyklistów.

Program wycieczek będzie obejmował również zapoznanie się uczestników z rozwojem i stanem życia gospodarczego w poszczególnych miejscowościach. Wycieczki weekendowe przeto będą miały charakter turystyki planowej, której zasadnicze postulaty zostały przedstawione przez Polski Touring Klub na ostatnim Zjeździe A.I.T. i przez Zjazd ten z uznaniem zostały przyjęte.

Wpisowe zależnie od długości i trwania wycieczki będzie wynosiło od 1 do 2-ch złotych od osoby.

Program wycieczek na najbliższy okres:

8/9/X dwudniowa wycieczka do Biskupina, ze zwiedzaniem Torunia.

9/X wycieczka jednodniowa do Kazimierza n. Wisłą.

15/16/X dwudniowa wycieczka i Zjazd na Zaolzie; dwudniowa wycieczka do Kielc i w Góry Świętokrzyskie.

16/X jednodniowa wycieczka do Żelazowej Woli (miejsce urodzenia Fryderyka Szopena).

22/23/X dwudniowa wycieczka na Jeziora Augustowskie.

23/X jednodniowa wycieczka do Janowa Podlaskiego, ze zwiedzeniem Państwowej Stadniny Koni Arabskiej.

29/30/X dwudniowa wycieczka do Lublina i Zamościa.

30/X jednodniowa wycieczka do Jabłonny (Pałac Księcia Józefa Poniatowskiego).

JAZDA KONKURSOWA W STARACHOWICACH.

Delegatura P. T. Klubu w Starachowicach, dążąc do wzmożenia propagandy turystyki lokalnej i motoryzacji, zorganizowała na dzień 16 b.m. jazdę konkursową dla automobilistów i motocyklistów zrzeszonych i niezrzeszonych, po województwie Kieleckim.

Trasa jazdy — dowolnie obrana przez zawodnika, który wyjechać może w dowolnym czasie, nie wcześniej jednak niż o godz. 8 dn. 16, każdy zawodnik winien przebyć drogami województwa kieleckiego conajmniej. 150 klm. przyczym powtórnie przebyta ta sama trasa nie jest punktowana.

Meta otwarta będzie w Starachowicach od 14 do 15.00.

Inicjatywa Delegatury w Starachowicach, zasługuje za specjalne uznanie, gdyż właśnie zadaniem delegatur P. T. Klubu jest jaknajszersza propaganda motoryzacji, a organizowanie konkursów jest najlepszą formą propagandy.

DELEGATURA ŁÓDZKA P. T. KLUBU NA ZAOLZIAN.

W związku z organizowaną przez P. T. Klub wycieczką samochodową na Zaolzie, delegatura łódzka P. T. Klubu zebrała 3.000 zł., które zostaną w czasie wycieczki złożone na ręce p. woj. Malhomma, z przeznaczenie na cele Zaolzia, wedle jego uznania.

Przewiduje się liczny zjazd aut. Wycieczkę prowadzi Prezes P. T. Klubu p. Wicemin. F. Świtalski.

TREŚĆ NUMERU:

CENY OGŁOSZEŃ:

1/1 strona okładki . . . . 350 zł.
1/1 strona ogłoszeń . . . . 300 zł.
½ strony ogłoszeń . . . . 175 zł.
¼ strony ogłoszeń . . . . 90 zł.
⅛ strony ogłoszeń . . . . 50 zł.
Ogłoszenia pism zagranicznych i tabelaryczne 20% drożej. Za zastrzeżenie miejsca — 25% drożej.

Adres Redakcji i Adminstracji: Warszawa, Kredytowa 3.
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04 i 6.54-05. P. K. O. konto Nr. 12563.
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring“ 50 gr.
Prenumerata: roczna zł. 6,—, półrocznie zł. 3,—
Członkowie Polskiego Touring Klubu otrzymują „Touring“ bezpłatnie.

Wydawca: Polski Touring Klub. *Redaktor:* Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu.

Druk. „Polska Zjednoczona“ Warszawa, Nowolipie 2.